БИБЛИОТЕКА ЖУРНАЛА
„ЖИЗНЬ и ТЕХНИКА СВЯЗИ"

М. ШЕДЛИНГ.

ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ МИРОВОЙ ПОЧТЫ

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ПРОИСХОЖДЕНИЕ, НАЧАЛО И РАЗВИТИЕ ПОЧТЫ.

МОСКВА 1926г.

IV D 1040

Библиотека журнала „Жизнь и Техника Связи“.

М ШЕДЛИНГ.

ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ МИРОВОЙ ПОЧТЫ.

СОЮЗ ИНСТИТУТ

МОСКВА. — 1926 г.

448593

Главлит № 54530. Москва. Тираж 8.000 экз.

Тип. изд-ва „Правда“ и „Беднота“, Серебрянич. наб., д.23а.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

При том громадном значении, которое имеет почтовое дело в жизни всех народов, и той выдающейся роли, которую оно играет в ряду главнейших отраслей народного хозяйства, близкое знакомство с ним, его историческим прошлым и настоящим является одною из наших культурных задач в особенности для работников связи.

В русской литературе неоднократно встречаются указания на возникновение и дальнейшее развитие почтового дела, имеются и специальные труды, посвященные этому делу, но в большинстве случаев они издавались или в ограниченном количестве экземпляров, или печатались в повременных журналах, и, не получив широкого распространения, со временем стали мало доступны для обыкновенного читателя. Между тем, данные о почтах, так тесно связанные с народною жизнью, представляют много любопытного и своеобразного и дают, несомненно, богатый материал не только для истории рассматриваемой отрасли, но и для изучения прежнего быта и старины.

В периоды общего под'ема народа всегда особенно сильно и живо ощущается потребность в знакомстве с историческим прошлым. В значительной степени на опытах этого прошлого основывается будущее строительство.

Безошибочно можно сказать: как в жизни государства, так и в жизни каждого человека нет такого события, которое обходилось бы без участия почты, в котором она не играла бы более или менее значительной роли. Неоспоримо также и то, что почта всегда была, есть и будет носительницей культуры. Известный экономист Фовилль в труде: «Преобразование средств передвижения и его экономические и социальные последствия» (La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales, 1880), сравнивая дороги, реки, каналы и другие средства сооб-

щения с системою сосудов у животных и растений, говорит, что «это—вены и артерии народа, а почта и телеграфная сеть—его нервная система, служащая проводником его слова и мысли. Если приостановить хотя на некоторое время деятельность этих факторов, жизнь народа замрет. Наоборот, содействие развитию их делает общественную жизнь во много раз интенсивнее и, чем оно продолжительнее и основательнее, тем более эта жизнь развивается». Еще по выражению Берне, «почта—самое общественное из всех государственных учреждений, а историограф почты А. Ротшильд (Histoire de la poste aux lettres, 1873) говорит: «Каждому почта приносит ежедневно духовную пищу нравственной, интеллектуальной и политической жизни. Она приходит из всех стран света с одинаковой точностью, как солнце, сообщая нам сведения, не только касающиеся нашей частной жизни и личных интересов, но знакомящие со всею вообще общественной жизнью...» Прибавим к этому еще, что почта, вместе с телеграфом, является первым пионером в деле создания основ интернациональности. Созданием Всемирного Почтового Союза (как и состоявшимся ранее Телеграфным Союзом) впервые были устранены преграды, тысячелетиями разделявшие друг от друга народы отдельных стран и тормозившие их сближение между собою.

Предстоящий труд разделен на две части: первая заключает в себе очерк м и р о в о й почты с древних времен, при чем попутно затрогиваются и некоторые другие, близко соприкасающиеся с почтой, отрасли народного хозяйства; во второй—изложена история специально русской почты. При этом во второй части, во избежание повторений, исключены сведения, которые, как относящиеся к почте после образования Всемирного Почтового Союза, вошли в первую часть. В документальных выдержках, относящихся к древней почте, в наиболее характерных случаях нами сохранена форма подлинников, которая в этом именно виде является ярким и выразительным отражением того времени.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

ПРОИСХОЖДЕНИЕ, НАЧАЛО И РАЗВИТИЕ ПОЧТЫ.

I. Общие понятия об учреждениях связи вообще и о почте в частности.

Все, что так или иначе служит средством сближения или общения людей между собою, принято называть связью. К таким средствам относятся прежде всего сети железных и других дорог, пароходные сообщения, аэропланы и т. п., а также почта, телеграф с радиотелеграфом и телефон.

Самое слово «почта» производится от латинского слова. «posta», сокращенного от слова «posita» (установленная), которое еще дополнялось словом «statio», т.-е., определенный пункт, где происходит смена лошадей и сопровождающих почту для дальнейшего следования корреспонденции. Позднее, когда доставка писем приняла более общественный характер, это название стало служить для обозначения всего почтового учреждения, со всеми его отраслями службы.

На ряду с развитием общественной жизни наблюдается повсюду усиливающееся стремление поддерживать раз созданные сношения, расширять их, создавать для этого новые пути сообщения. Известно, какую важную роль играла при этом письменность в ее разнообразных видах, вплоть до почтового письма. Но чтобы сообщить письменности влияние на расстояние, необходима была передача ее с места на место, а эта передача, в свою очередь, находилась в зависимости от путей сообщения—естественных и искусственных.

В дальнейшем мы увидим, какую роль играли дороги в деле развития почтовых сношений, при чем трудно было бы провести определенную грань взаимного влияния, ибо в одних случаях устройство дорог способствовало возникновению и развитию почтового обмена, в других—самая потребность в почтовых сношениях вызывала необходимость сооружения дорог.

2. Почта в древности.—Главнейшие пути и способы сообщений.—Египет. Индия. Ассирия. Персия. Греция. Римская почта.

Первые начала почты теряются в отдаленном тумане древности. Зачатки ее наблюдаются уже в старейшей истории восточных стран. Несомненно, что основание великих мировых империй в Средней и Южной Азии обусловливалось также довольно сложным и громоздким механизмом сношений. Достоверно известно, что образованию этих империй предшествовали обширные военные походы, а для передвижения боевых масс нужно было прокладывать дороги. Походы расширяли горизонты первых завоевателей и властителей, знакомили их с новыми народами, с которыми завязывались сношения, несомненно, еще задолго до удостоверенных исторических событий. Так, например, известный поход аргонавтов в Тавриду за золотым руном, несмотря на свой мифологический характер, был не чем иным, как вооруженным торговым походом в эпоху, когда события еще облекались в форму мифа. В сущности, это был поход с сильным оттенком пиратства, как и вообще все первоначальные морские предприятия финикиян и других народов.

Властелины древнего мира придавали большое значение правильным сношениям и по тому, что громадные расходы, вызывавшиеся содержанием двора азиатских деспотов, могли покрываться лишь путем налогов, для собирания которых, естественно, требовались возможно правильные и скорые сношения.

В этих обстоятельствах в значительной степени кроются начала почтового дела.

Первые исторические данные в этой области встречаются в описаниях (часто даже с названиями станций караванных путей) у Геродота, Страбона, Птоломея и др. Из сопоставления этих данных оказывается, что по всему древнему миру была раскинута широко разветвленная сеть сообщений. Главные артерии шли в Африке

от Мемфиса и Фив на Ниле: к югу—в Мероэ и Эфиопию, к западу, через Ливийскую пустыню и оазис Аммоний, в Карфаген и к северу—в Ханаан, Тир и Сидон. Из Тира шел путь через Пальмиру в Вавилон. В Южной Азии шли пути до Эвфрата и Тигра, в Иране, в Средней Азии и Индии. К этим главным путям примыкали еще второстепенные пути во всех направлениях, шедшие до Черного и Каспийского морей и в Южную Аравию. В общей сложности получалось непрерывное сообщение от Тимбукту в Африке (на р. Нигере) до Пекина.

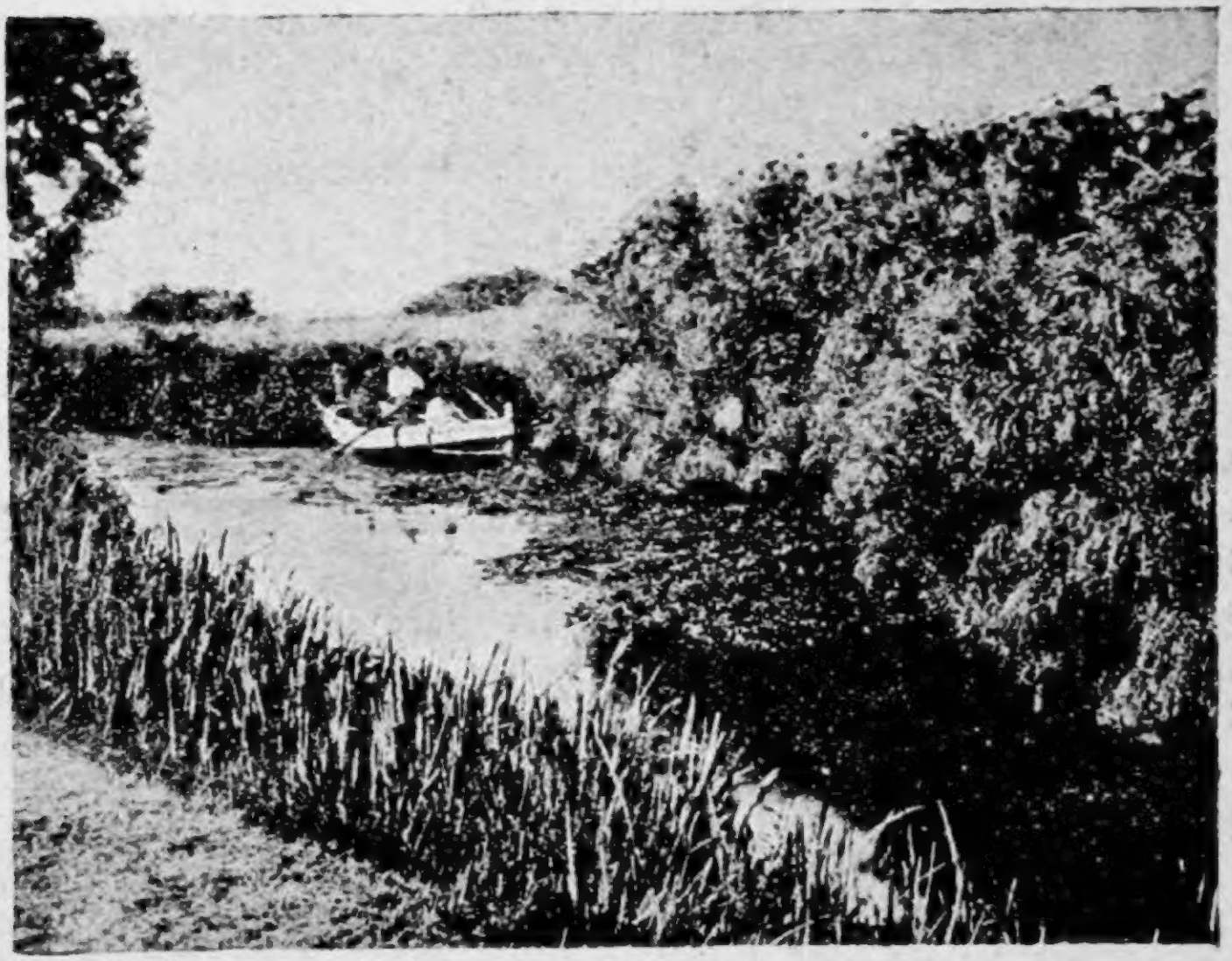
На этом громадном пространстве сообщались между собою народы, часто весьма отличавшиеся друг от друга по своим нравам и обычаям.

Не считая коммерческого обмена, первыми посредниками в деле сношений являются посыльные, которыми руководители государственной власти пользовались для своих целей. Учреждение таких пеших посыльных—гонцов чрезвычайно древнего происхождения. Первоначальный вид этой службы заключался в том, что один и тот же посланец проходил громадные расстояния без смены и без устроенных остановочных пунктов (станций). Это вытекает из одной египетской литературной заметки времен XII династии (за 2300 л. до Р. Х.). В ней говорится о трудностях, которым подвергается «депешный курьер»: «до своего выступления в чужие страны он делает завещание своего имущества детям, из опасения нападений со стороны азиатов и диких зверей. В Египте же, едва вернувшись домой, ему опять приходится отправиться в новый путь, нагруженным пудовой тяжестью».

Диодор Сикул говорит, что первою заботою властителя был личный просмотр, ежедневно утром, всех поступивших писем, из чего можно заключить, как значительна была корреспонденция. На одной гробнице в Фивах изображен сидящим на троне фараон Аменготеп II (1450 л. до Р. Х.), а перед ним в почтительной позе гонец, передающий письменный сверток. В одном папирусе времен Менепта II (1300 л. до Р. Х.) упоминаются имена некоторых письмоносцев (д-р Бруш Бей: «История Египта времен фараонов»).

О конных курьерах в Египте нигде не упоминается, но на многих памятниках встречаются изображения экипажей для перевозки грузов и более легких—для езды.

Первым видом письменности в Египте были иероглифы, изобразительные знаки; они введены Тезостросом и стали появляться впервые на памятниках времен



Вид осоки, из которой выделывали папирус.

III и IV династии. Из чистых иероглифов, по мере того, как стали переходить к писанию на листах папируса, постепенно вырабатывался шрифт более упрощенного рисунка, наподобие курсива, так называемый, гиератический. Из этого шрифта в свою очередь под влиянием потребности в ускорении сообщений и постепенных уклонений от первоначального священного характера образовался, так называемый, демотический шрифт, передававший народную речь. Первый служил, главным образом, в литературе, второй—в обыденной жизни.

Папирус выделывался из осоковидного растения, растущего на берегах Нила. Оба конца его отрезались, затем раскалывали среднюю часть ствола и вынимали из него внутренние слои полосами пальца в три ширины. Эти полосы промывались, расстилались на деревянной доске в несколько продольных и поперечных слоев, смачивались горячей мутной водой из Нила, которая выгоняла клейкие соки; затем масса прессовалась, просушивалась и гладилась слоновой костью. Обычно писали на одной стороне, потому, что краска обыкновенно проходила насквозь. Исписанный папирус тщательно свертывался в трубку и затем завертывался в холст, который иногда, для предохранения от сырости, пропитывался смолою.

У евреев во время царей письма последних, равно, как и донесения старейшин царю, посылались с царскими курьерами. В книге I «Царей» (ст. 21) сказано: «И она (царица Изевель) писала письма от имени Агава и запечатывала их его печатью». В статье о царе Иехии (728—699 до Р. Х.) сказано: «И гонцы отправились с письмами царя и его старейшин через землю израильскую и иудейскую».

Значительно шире дело, повидимому, обстояло в Ассирии. По поводу большого похода Семирамиды в Индию и приготовлений к нему упоминается о гонцах для передачи писем. Об употреблении в Ассирии экипажей для мирных целей нигде указаний не встречается до XIII века до Р. Х.

Понятно, что такая мировая держава, как Ассирия, нуждалась в обширном и оживленном обмене сношений. Весьма поучительны в этом отношении показания, связанные с открытием Лейярдом библиотеки Ассурбанипала в Ниневии. Свыше 20.000 обломков глиняных табличек было переправлено самим Лейярдом в Лондон. Впоследствии это количество найденных, частично сохранившихся, дощечек удвоилось. В числе их находится несколько сотен, заключающих в себе донесения провинциальных чиновников двору или сообщения из столицы в провинции. Они являются в некотором роде депешами

или газетами. Любопытно, что некоторые из них сначала писались на папирусе, а затем выдавливались в глине.

Шрифт у ассириян был клинообразный. Элементами его являются: клин и крюк (угольник); последний составляется из двух прямоугольно друг к другу расположенных клиньев. Из различных сочетаний составляются различные обозначения. Острый конец клина при всех его положениях всегда направлен книзу и вправо; открытая сторона угольника—только вправо.

Расшифрование клинообразного шрифта было одной из величайших научных задач, победа языковедения, ибо уяснить неизвестный язык можно было только методическим применением его основ. При этом обнаружилось любопытное обстоятельство, что изобретателями этого шрифта были не ассирияне, как прежде предполагалось, а народ, обитавший ранее в долине Месопотамии, несемитского происхождения, и употреблявший не семитскую, а по своему построению агглунативную речь; он оставил своим преемникам богатую литературу.

Не подлежит сомнению, что и в Индии, этой стране древней культуры, служба сношений уже в раннем периоде достигла значительного развития. Древняя книга законов Ману требует тщательного ухода за улицами и дорогами, к чему призывает, между прочим, и Будда. В «Рамаяне» упоминается о дорожных служащих, на которых, очевидно, лежал надзор за гонцами, бежавшими от станции до станции, чем достигалось довольно быстрое сообщение. Индийские гонцы были снабжены бубенчиками, чтобы в пути им давали дорогу; этим же гонец извещал на станциях о своем прибытии. Для переправы через реки гонцы пользовались плавательными поясами. Станции представляли из себя простые избушки, где прибывающие гонцы передавали свою ношу гонцам следующего участка.

Все приведенные выше сведения дают нам лишь понятие о том, какими средствами пользовались в древности для передачи сведений; правильно устроенной почты мы пока нигде еще не видим. Посыльные и гонцы (первые на огромных расстояниях, вторые—от станции до

станции) подвигались на общих государственных (караванных) и проселочных дорогах, на ряду с другими путешественниками и караванами купцов. Строгой организации, а равно и вполне определенных почтовых курсов и путей, повидимому, еще не существовало.

Но чем обширнее были государства древности, тем настойчивее проявлялась в них необходимость в постоянных и возможно скорых сношениях центральной власти с отдаленными провинциями и колониями. Например, Персидская империя уже вскоре после своего основания достигла столь огромных размеров (от Инда до Эгейского моря и от Каспийского моря до Ливийской пустыни), что протяжение ее от Гиндуку до Эфеса равнялось 4.000 верст. Для сколько-нибудь успешного и правильного управления такой огромной страной скорость сношений между царем и его сатрапами должна была явиться жизненной задачей. Поэтому персидские цари, начиная с Кира (550 л. до Р. Х.), первого основателя правильной государственной почты, прокладывали дороги во все главные пункты. По этим дорогам устанавливались в расстоянии 4 фарсангов (около 25 в.) станции, где содержались лошади и всадники, на обязанности последних лежало доставление царских писем и приказов. На каждой станции был смотритель для приема и дальнейшей передачи писем, для заботы об отдыхе уставших лошадей и людей и для смены их новыми. Все цари Персии прилагали немало забот о постановке почтовых сношений. Заслуживает упоминания, что Дарий Гистасп и последний повелитель Персии до покорения ее Александром Македонским—Дарий Кодоман, до вступления во власть, оба были управителями государственной почты. Большая дорога от Сард до Суз шла чрез Лидию, Фригию, Копадокию, Киликийские проходы к Эвфрату, через Армению и Тигр, далее Ассирию до границ Сузианы, на перевоз чрез Гааскез к воротам Суз, огибая Аравийскую и Месопотамскую пустыни, и на всем этом протяжении в 450 фарсангов (около 2360 в.) было расположено 111 станций. Письма конными курьерами доставлялись через 5—7 дней.

Историческими данными установлено, что в те времена почта развивалась успешно только там, где существовала сильная государственная организация и где всем управляла одна центральная власть.

Из стран Африки и Азии перекинем взор на классическую почву южной Европы,—на народы, обитавшие по берегам Средиземного моря, по старшинству их культуры.

Греция в древности распадалась на множество мелких республик; в ней не было единого политического управления, а потому не было и правильно организованной почты. Население ее состояло из различных племен—ахейян, дорийцев, ионийцев, к которым присоединялись еще более мелкие, под именем эолов. Все они враждовали между собой и потому довольствовались, повидимому, местными сообщениями, в узких пределах городов и селений. К тому же, благодаря своему географическому положению — вблизи моря, греки сравнительно рано завязали торговые сношения, достигшие в цветущий период Греции таких размеров, что в особой организации почтовой связи не было надобности; нужная корреспонденция перевозилась на торговых судах.

Впрочем, в отдельных случаях наблюдались и в Греции почтовые сношения более или менее крупных размеров, хотя таковые никогда не приобретали характера строго организованного учреждения. Для исполнения почтовых поручений в данном случае служили особые гонцы, носившие название грамматофоров, т.-е. письмоносцев с очень ограниченным кругом деятельности, и гемеродромов, обслуживавших правителей и отличавшихся особенной быстротой бега. Это были по большей части молодые люди; в дорогу они брали с собою лишь лук, стрелы, копье и огниво. В истории сохранился ряд имен знаменитых гемеродромов. Обязанности гемеродромов соединялись иногда с измерениями и даже сооружением дорог. Гемеродрому Александра Великого Филониду поставлен был даже памятник в Олимпии. Славу свою он приобрел быстротою бега: так, расстояние от Элиса в Сикион=

480 стадиям (90 клм.) он пробежал в 9 часов. Другой знаменитый гемеродром Эухид, посланный после битвы при Саламине (480 г. до Р. Х.) в Дельфы за священным огнем, пробежал расстояние в 1000 стадий (200 клм.) в один день. В общем, греческие гемеродромы пользовались почетом, как нигде и никогда в других странах.

Эллинская эпоха международных сношений отмечена в истории образованием, помимо бывшего ранее финикийского мирового пути в Средиземном море, еще эллинского пути, примыкавшего непосредственно к азиатским сухопутным дорогам. Прежняя, так сказать, монополия на звание мирового торгового пункта перешла от Карфагена к ряду других городов.

Что касается формы письменных сообщений, то прежде всего следует упомянуть о своеобразном виде секретной переписки, производившейся посредством, так называемых, палочных писем, или скитал. Ими пользовались эфоры (правители в Лакедемоне) при сношениях с находившимися в походе полководцами. На круглую палку наматывалась спиралью белая лента из папируса или кожи, на которой затем писали послание. По написании лента снималась с палки и посылалась корреспонденту, у которого была такая же палка одинакового с первой размера; намотав на нее полученное послание, адресат мог его прочесть. При различных размерах палок невозможно было разобрать написанное.

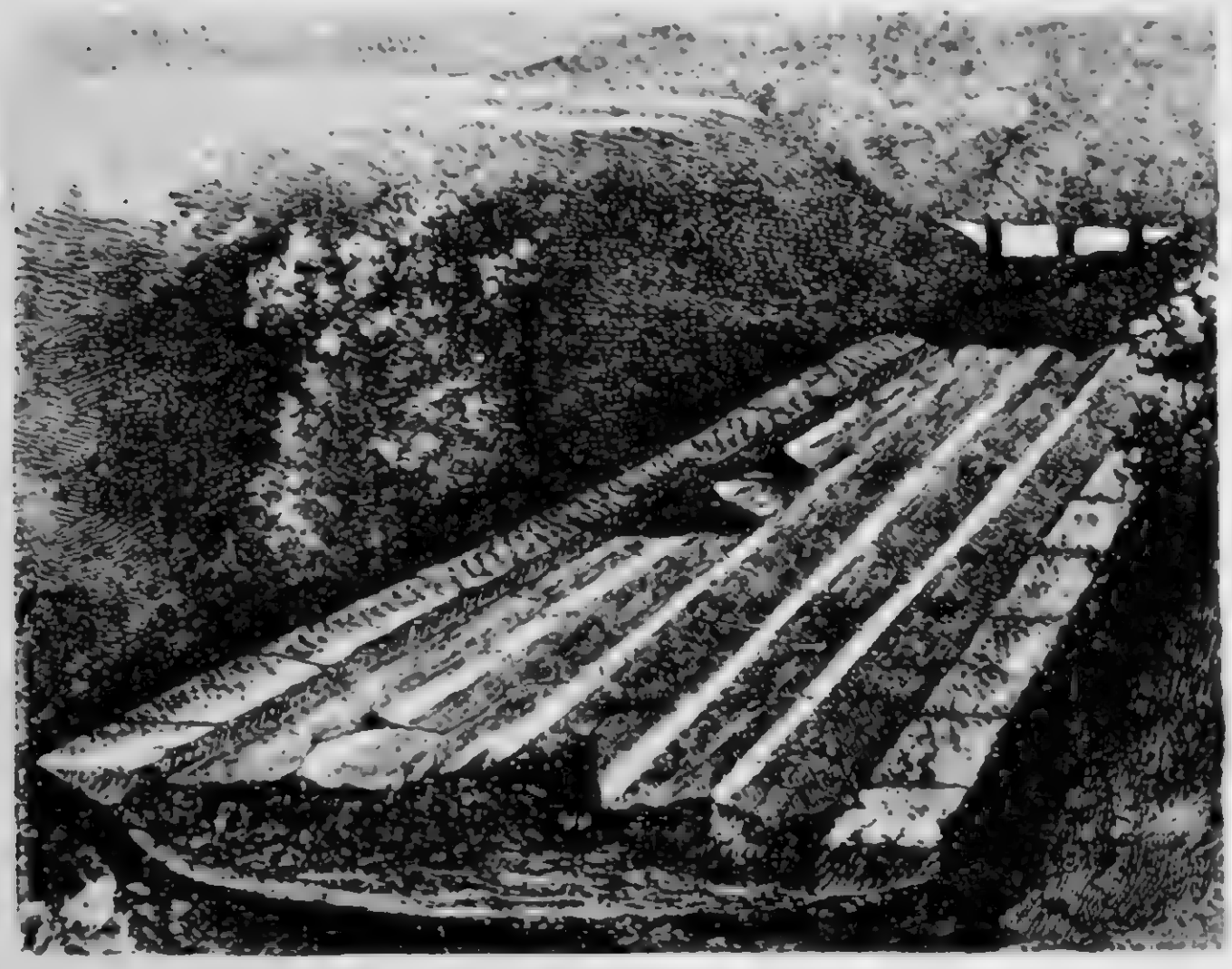
Дальнейшее развитие путей сообщения после греков выпало на долю римлян—основателей новой мировой державы. Древний Рим, в противоположность Греции, с самого начала представлял единое организованное государство и даже тогда, когда он стал мировой империей, над всеми его частями господствовала столица на берегах Тибра. Римлянам, как завоевателям, приходилось всякую вновь покоренную область, особенно вначале, удерживать силою оружия до полного водворения в ней римского закона и римских нравов и порядков. Но для того, чтобы можно было быстро располагать легионами и когортами и перебрасывать их туда, где в

них в данный момент встречалась необходимость, римляне нуждались в широкой сети хорошо устроенных дорог. Поэтому, куда только ни появлялись римляне, они повсюду устраивали дороги. Начиная со времен первой республики, все вновь завоеванные города и области соединялись отличными дорогами с Римом. Хотя эти дороги и предназначались, главным образом, для военных и административных целей, но правительственным курьерам разрешалось иногда перевозить и частные письма и посылки.

К концу республики по всему Римскому государству раскинулась уже достаточно обширная, хотя и неправильная сеть путей сообщения для доставки писем и мелких посылок, от северных берегов Галлии и Дуная до Ливии и Египта и от Атлантического океана до Эвфрата. Морские сообщения также не отставали от сухопутных. После Пунических войн прежний властелин Средиземного моря—древний Карфаген—исчез окончательно, и его место заняла Аквилея (порт Адриатического моря в округе Градиска, Венецианской провинции). Постепенно римляне стали связующим звеном для других народов.

Однако, средствам сообщения недоставало еще единой строгой организации и общего управления. Первые шаги в этом направлении были предприняты при императоре Октавиане. При нем последовало распоряжение о введении конных и экипажных почт для перевозки не только письменных сообщений, но и людей, при чем по дорогам в определенных пунктах должны были стоять наготове лошади и экипажи. Хотя главным назначением этой почты оставалось служить целям государства, но все чаще и чаще ею начинали пользоваться и частные лица. Вследствие этого казна, не желая нести бремя расходов, переложила его на общины, через которые проходили дороги, обязав их доставлять бесплатно повозки, лошадей и кучеров. Тяжесть этой повинности вызывала многочисленные жалобы со стороны общин. Большинство римских законов о почте относится к периоду времени приблизительно с 200 до 450 г.г. по Р. Х. В эту эпоху наивысшего процветания сеть римских дорог простира-

лась от Валлум Романум (Vallum Romanum) в нынешней Шотландии до дороги вдоль Нила и от с.-з. берегов Африки до сев. берегов Черного моря. Солидность дорог вызвала справедливое удивление и восхищение у потомков. По дошедшим до нас остаткам этих построек, они устраивались следующим способом: по сня-



Сооружение дорог римлянами.

тии с отмеченной полосы дороги всей рыхлой земли и других мягких веществ и получении таким образом твердого грунта, клали на него слой мелких камней или битого кирпича, который покрывался (в влажном состоянии) слоем песка или подобного материала, смешанного с известью, который при постепенном отвердении плотно утрамбовывался. На эту подстилку укладывалась, собственно, мостовая, состоявшая из правильно обтесанных, плотно пригнанных и скрепленных крепкою замазкою каменных плит или из грубо обтесанных камней. По бокам шли обыкновенно более

узкие полосы дороги для пешеходов. На некотором расстоянии друг от друга устанавливались каменные скамьи для отдыха. В менее оживленных местностях, в провинции, эти дороги часто покрывались только щебнем или битым камнем.

По всем дорогам ставились каменные столбы с обозначением расстояния в милях (римская миля равнялась 1500 м.). Эти камни иногда заменялись памятниками. Особенно отличалась в этом отношении знаменитая «Via Appia», построенная в 312 г. до Р. Х. цензором Аппием Цекусом. От Капуанских ворот эта дорога шла на протяжении почти 200 клм. до Капуи. Позднее она была продолжена до Брундизиума (ныне Бриндизи).

Милевые столбы римских почтовых дорог.

Подобные же дороги шли и от других ворот Рима.

Центральным, как бы исходным пунктом всей этой сети дорог служила большая милевая колонна, возвышавшаяся посредине форума у подножия храма Сатурна. От этого пункта, после произведенного греческими инженерами обмера всей мировой империи римлян, исходили все исчисления расстояний по дорогам. Прикрепленные к столбам бронзовые дощечки с обозначением расстояний между главнейшими станциями послужили основанием для позднейших «дорожников», или путеводителей, и отчасти мировой географической карты, изданной по приказанию Августа. На многих дощечках, кроме обозначения расстояний, помещались и различные другие сведения, интересующие путешественников в дороге.

Протяжение дорог Римской империи, в цветущий период ее, достигало до 76.000 верст; повсюду были расположены почтовые станции. Эти станции были двух родов: одни предназначались только для смены закладок—лошадей, мулов, волов--и назывались «Мутационес» (Mutationes); на других менялись также и экипажи и были устроены постоялые дворы для отдыха проезжающих--«Мансионес» (Mansiones). Последние отличались большими удобствами и даже роскошью, в особенности по тем дорогам, по которым ездили императоры.

В числе многих выдающихся дорожных сооружений римлян по смелости конструкции заслуживает особого упоминания, так называемая, Троянова дорога в теснине Дуная (поверх «Железных ворот»), построенная в 100 стол. при императоре Траяне. Поныне сохранилась высеченная на скале надпись, указывающая на это грандиозное сооружение.

Главными линиями сети римских дорог были следующие:

1. Via Appia—из Рима через Капую, Нолу и Нуцерию до Региума и оттуда морем в Сицилию и в Африку.

2. Из Карфагена одна к западу до Гибралтара и другая к востоку до Александрии.

3. Из Рима в Брундизиум (Бриндизи).

4. Via Flamminia—из Рима в Аквилею (Венецию) и далее три дороги: одна—в Далмацию, другая—в Паннонию (Венгрию) и третья—в Византию.

5. Via Aemilia—из Рима чрез Парму, Медиолан (Милан) и далее через Mons Jovis (С.-Готард) в Галлию.

6. Via Aurelia—вдоль берега Тиренского моря через Нарбонну, Пиринеи и всю Испанию до Гибралтара.

7. В Британию вела дорога от Реймса в Portus Ilius (ныне Калэ), Дубрис (Дувр), через канал в Лондинум (Лондон) до Иорка и Vallum Romanum. Отсюда до самой южной границы Римской империи в Египте расстояние в прямом направлении составляло 4500 клм., тогда как расстояние от крайнего западного пункта Олисино (Лиссабон) до Колхиды равнялось 4240 клм.

От этих важнейших путей шли еще ответвления в различных направлениях империи.

При императоре Августе все дороги были разделены на две категории: одни служили для общественных сообщений (viae publicae) и другие для передвижения войск (viae militares). Как мы указали, вся тяжесть доставки экипажей, лошадей и других средств сообщения ложилась в Римской империи исключительно на общины, между тем, говорить о римской «государственной» почте того времени едва ли приходится. (Это была исключительно почта императора, предназначенная и рассчитанная на его нужды; из частных лиц ею могли пользоваться только те, кто имел на это цезарские дипломы (грамоты). Правда, некоторые императоры, может быть, из желания приобрести популярность, или по другим соображениям, делали попытку перенести расходы по содержанию почты на казну, но уже их ближайшие преемники отменяли эти постановления и вновь вводили повинность населения.

По своему устройству почта была троякого рода: обыкновенная, на телегах (clabularia), запряженных волами, мулами или ослами; скорая — для перевозки пассажиров, спешных пакетов и писем и курьерская (veredarii)—для случаев, не терпящих отлагательства. Для последних двух почт пользовались исключительно лошадьми. Деньги отправлялись при посредстве всех видов почты. Здесь опять-таки необходимо оговориться, что для передачи писем и посылок частных лиц приходилось прибегать к особым гонцам или пользоваться различными случаями (оказией). На это неудобство указывает, между прочим, Цицерон в одном из своих писем: «хотя писание писем — и превосходный способ беседовать и поддерживать сношения с далеко от нас живущими друзьями, но, к сожалению, нет возможности доставлять эти письма по назначению».

При всем этом нужно признать, что устройство почты было образцовое: при Августе корреспонденция доходила из Малой Азии на двадцатый, из Парфии—на пятый день.

Верховное управление всеми почтами Римской империи со времен Августа было вверено префекту преторианцев (praefectus praetorio), начальнику императорской гвардии. Значительное влияние, которым пользовалось это лицо, побудило Августа назначить двух префектов. Тиберий опять соединил обе должности в одну, назначив на нее своего приближенного Сеяна. Так оставалось долгое время, и приобревшие всемогущую власть префекты играли в смутные времена часто решающую роль. Начиная с III века были то три, то два, то один префект.

После разделения империи на Западную и Восточную, верховный надзор за почтами оставался в руках двух префектов-преторианцев, специальное же управление было возложено на проконсулов, или Rectores provinciarum. Затем упоминается еще должность Praefectus vehiculorum, т.-е., заведующий ездовою почтою. В некоторых местах назначались особые почтовые инспектора. На этих должностных лицах и их чиновниках лежал надзор за дорогами, мостами, почтовыми домами и пр., и они несли ответственность за правильное выполнение службы. Почтовыми станциями управляли почтосодержатели (Stationarii); в их ведении состоял персонал конюхов (Statores), погонщиков мулов (Muliones), ветеринаров (Mulomedies), вагмейстеров (Corpentarii), служителей (Apparitores). О нуждах почты обязаны были заботиться старосты общин (Curiales).

Помимо перечисленных служащих были еще, так наз., Mancipes—лица, на обязанности коих лежал общий надзор над станциями и содержанием дорог. Это были должности весьма ответственные, на которые назначались на пять лет; в течение этого срока получивший назначение не имел права отлучаться от своей станции более чем на 30 дней под страхом тяжкого наказания. По истечении срока Mancipes получали звание превосходнейших (Perfectissimi) и освобождались от всяких общественных повинностей. Жена императора Константина Елена была дочерью такого чиновника.

Переходя к средствам движения римской почты, можно сказать, что, помимо пеших гонцов, деятельность которых ограничивалась небольшими расстояниями, служба курьеров была началом и основою учреждения. Эти курьеры (veredarii от veredus=лошадь) состояли исключительно на службе главы государства. Кони вередариев составляли государственную собственность и отличались быстрым бегом; они находились только на станциях главных путей. Слишком обременен-

Римская почтовая повозка.

ный грузом наездник мог требовать вторую лошадь. Когда курьеру приходилось сворачивать с главного пути на боковую дорогу, где не было казенных лошадей, то дальнейшая отправка его лежала на обязанности общин. Относительно нагрузки верховых лошадей существовали точные указания, и груз каждой лошади не должен был превышать 30 фунт., седло и уздечки—60 фунт. (римский фунт равен $^1/_3$ клгр.); впоследствии этот вес был удвоен. Седло было введено лишь в IV веке после Р. Х.; стремян римляне тоже не знали, а садились на лошадь обыкновенно при помощи подставок; на дорогах,

в некотором расстоянии друг от друга, устанавливались для этой цели особые камни в две ступени.

Для перевозки проезжающих были в употреблении три вида колесниц. Существовали также тяжелые дорожные повозки, «rhedae», которые по желанию можно было закрывать; летом в них запрягали восемь, зимою десять лошадей. Более легкого типа двухколесные парные реды служили для перевозки легкой почты (изображения их сохранились на барельефах некоторых памятников).

На ряду с этими экипажами были, так называемые, carrucae—каррусы, наполовину или совершенно крытые, в две или четыре лошади; их название carruca сохранилось в итальянском carozza, французском carosse и английском carriage; отсюда же и русское название—карета.

Для путешествий экипажи часто снабжались всевозможными удобствами и приспособлениями для различных занятий в пути. В экипажах читали, писали и спали. Император Клавдий, любивший шахматную игру, проводил в дороге время за этою игрою, для чего доска была прикреплена так, что фигуры не падали. Капитолин говорит о приспособлении, посредством которого автоматически отмечалось расстояние пройденного пути (нечто в роде таксометра). Специально для тяжелых грузов (cursus clabularis) служили еще angariae с ящиком или плетенкой (корзиной) для нагрузки. В таких же повозках иногда отправлялись и люди, не особенно спешившие,—семьи солдат, больные и следовавшие за войском. В них впрягалось от 4 до 8 волов и лишь изредка лошади и мулы. Появившийся в более поздние времена экипаж для перевозки клади —арцера (arcera) — отличается тем, что на нем уже видно устройство одного общего для двух лошадей дышла, тогда как ранее делались отдельные запряжки для каждой лошади.

Размер нагрузки и вообще условия перевозки были до мельчайших подробностей урегулированы законами и постановлениями. Приходится удивляться сравнительно малой нагрузке римских экипажей; крайний предел для тяжелых повозок был определен в 1500 фунтов, для ред

(rhedae)—1000 ф., для более легких повозок—600 ф., на отдельную лошадь—не свыше 30 фунт.

Выше уже упоминалось, что для пользования римскою государственною почтою выдавались особые грамоты—подорожные (diplomata). Некоторые историки усматривают в этих грамотах начало проездного билета. Первоначально они писались на пергаменте. Позднее пергамент был заменен дощечками, покрывавшимися

Предметы обслуживания римской почты.

воском. Они представляли то преимущество, что после одного использования могли быть употреблены вторично, стоило лишь стереть первоначальную надпись. Подписывались они императором с приложением его печати. Иногда на них делались и рекомендательные заметки. На ряду с этими грамотами, предназначавшимися для пассажиров, имевших право пользоваться императорскою печатью, были и другие документы, так наз., evectiones, выдававшиеся привилегированным классам на право проезда; иногда они дополнялись предписаниями почтовым станциям о бесплатном предоставлении путешественнику

продовольствия и фуража. Такие документы назывались traetoriae—третории.

Для перевозки почтовых отправлений римляне употребляли мешки, корзины и металлические ящики.

Относительно устройства и организации морских почт в Римской империи до нас дошли лишь довольно скудные сведения. Замечательно, что при громадном развитии мировых сношений римляне никогда не были мореплавателями. Морская служба даже во времена Октавиана Августа (63 г. до Р. Х.—14 по Р. Х.) считалась порочащею и, по меньшей мере, непочетною. Посылались ли почтовые отправления после учреждения Августом Cursus publicus—почтовой дороги—с особыми почтовыми или торговыми судами, при скудости сведений, установить не удалось. Нужно полагать, что союз судовладельцев, имевший своим главным пунктом Остию (гавань Рима) и агентуры в различных местах африканского и других побережий, принимал на себя, сначала в неопределенные сроки, а затем постепенно урегулированную доставку почт. Из Остии шел кратчайший путь в Карфаген, из Регии в Карены и Александрию, из Брундизиума (Бриндизи) в Дургариум. Несомненно, существовали также кратчайшие сообщения морем с Испанией и Галлией. Отсюда приходится сделать вывод, что официальное почтовое сообщение морем в той или иной форме все-таки существовало.

Это, впрочем, подтверждается и различными документальными данными. Устанавливается также, что римская администрация с судовладельцами не стеснялась, и в случае нужды занимала частично, а нередко и целиком суда для своих надобностей, подобно тому, как это делалось по отношению к экипажам и животным на сухом пути со времени установления Cursus publicus (почтовой дороги).

В общем, римская почта этого периода носила следующие характерные черты. Она устраивалась для нужд государства. Пользоваться ею могли только лица (чиновники), ездившие по делам правительства; пересылать допускалось только императорские сообщения, приказы

Государственная римская почта—Cursus publicus. (С картины Траго).

провинциальным чиновникам и служебные донесения последних. Она должна была давать средства для поездок императора по провинции, посланников чужеземных государств к императору и римских посланников в иноземные государства. Позднее она служила преимущественно для перевозки военных лиц. Частные лица могли пользоваться государственною почтою в исключительных случаях, по особым царским грамотам. Расходы по сооружению, управлению и содержанию почты почти всецело, без какого-либо вознаграждения от казны, ложились на придорожные общины, которые под бременем такой непосильной тяжести рано или поздно приходили к полному разорению.

В таком виде сорганизовалось и сохранилось почтовое дело в Римской империи до момента ее падения.

3. Голубиная почта.

Исторически дознано, что уже в далекой древности учитывалась способность голубей ориентироваться среди окружающей местности и их стремление возвращаться в то место, откуда они вылетели. Подметив это свойство, древние народы стали пользоваться голубями в качестве письмоносцев. О таком способе передачи известий упоминается еще в мифах и преданиях. Любопытно, что еврейский закон отказывал в праве быть свидетелем на суде тому, кто занимался дрессировкой голубей и пользовался их полетами. Здесь кроется замаскированное указание на то, что властители находили для себя неудобным, чтобы их подданные безконтрольно сносились друг с другом.

Греки, римляне, египтяне, персы, евреи, а позднее французы и немцы оставили нам обильные сведения о полезном применении голубей, как для военных и коммерческих целей, так и в домашнем быту. Употребление голубей в роли гонцов-вестников практиковалось римлянами и греками во многих случаях. Отправляясь на зрелище военных игр, они брали с собою несколько пар голубей, которых выпускали на свободу по об'явлении по-

беды той или другой стороны, привязав к ногам гонцов лоскуток материи цвета победителей. Прибытие голубя с таким лоскутком давало знать оставшимся о результатах состязания. Подобные указания находим в одной из од Анакреона (339 г. до Р. Х.) и у римского поэта Тибула. В римских войсках голубей часто держали для обеспечения походных движений; по спокойному и правильному полету голубя в известном направлении судили о присутствии или отсутствии неприятеля.

Первое положительное известие о том, что почтовые голуби употреблялись для переноски депеш военного содержания, относится к 43 г. до Р. Х. Во время осады Мутины (Модены) Антонием консул Гирциус сообщался по этому способу с комендантом города Децием Брутом, при чем депеши привязывались или к шее голубя, или вокруг ноги. Есть основание предполагать, что и Юлию Цезарю было известно употребление голубей, так как трудно иначе об'яснить быстроту, с которою он получал известия из Галлии о всех важнейших событиях.

В Египте во время разлива Нила известия передавались через голубей. Памятники свидетельствуют, что при фараонах мореплаватели Египта, Крита и Кипра пользовались голубями в качестве почтальонов. Отправляясь в море, они брали с собою голубей. Чтобы подать весть о своем возвращении на родину, они выпускали голубей на волю, и птицы, руководимые инстинктом, летели к родным берегам. Древние историки рассказывают о голубе, пролетевшем расстояние от Вавилона до Алеппо в 48 часов, тогда как хорошему пешеходу для этого надо не меньше месяца.

Описывая упомянутую выше осаду Мутины, Плиний говорит: «Этим способом Брут легко мог получать какие угодно известия. Разве могли помочь Антонию его рвы и цепи, которыми он замыкал реку, если вестники совершали свой путь по воздуху».

Из повествований различных древних писателей видно, что голубиная почта и у других народов, как у китайцев, монголов, персов и др., существовала с незапамятных времен. Не всегда, однако, для передачи изве-

стий пользовались голубями; иногда для этой цели служили и другие птицы: вороны, ласточки, соколы.

По мнению Плиния и Элиана, передача известий с помощью голубей началась с первыми зачатками общественной жизни.

Ограничимся приведенными здесь указаниями на начала возникновения голубиной почты, так как к этому способу связи нам еще придется вернуться.

4. Связь между почтой и развитием письменности.— Первые виды сношений и первоначальные формы писем.—Происхождение бумаги.

Говоря о почте первого периода нашей истории, необходимо упомянуть о тесной ее связи с письменностью. Можно смело сказать, что история развития письменности есть вместе с тем и история развития почты. Где и когда появлялась только возможность изобразить мысли знаками, там сейчас же зарождалась и потребность в передаче этих мыслей на расстояние. Отсюда—начало письма.

Исторически дознано, что первоначальные письмена были почти повсюду изобразительные. Желая выразить письменным знаком понятие о лошади, горе, дереве и т. п., человек чертил в миниатюре грубый рисунок воображаемого предмета. На ряду с этим возникло, естественно, и символическое образное письмо, передававшее подобными же знаками абстрактные понятия, например, птица обозначала быстроту, лисица —хитрость, скипетр—власть и т. п. Иероглифы и клинообразные письмена представляют уже высшую ступень развития письма. В дальнейшем оба эти вида шрифта, вырабатывая, как мы уже видели выше (см. Египет), гиератический и демотический шрифты, привели постепенно к образованию у финикиян звукового шрифта-алфавита, состоявшего из определенных 22 знаков и распространившегося по всему миру.

Историческими исследованиями установлено, что повсюду и у всех народов первоначально письмен-

постью владели почти исключительно жрецы, которые пользовались ею, главным образом, для религиозных целей. Различные изречения и постановления высекались на каменных колоннах и плитах храмов. Постепенно в Египте перешли к надписям на саркофагах. Эти надписи сделались со временем наиболее ценными источниками для мировой истории.

Среди халдейских и ассирийских памятников на ряду с надписями, высеченными на камнях, в особенности по дороге из Вавилона в Эфес, у нынешнего Кюмюрана, в Мидии и у оз. Вана в Армении встречаются также надписи, начерченные на мягкой массе кирпича, которая затем обжигалась. Сарданапал III велел высечь на каменных колоннах в храме в Корсабаде и еще в сорока местах на скалах и храмах повествование о своих деяниях. Вероятно, ко времени царствования Ассурбанипала или Сарданапала VI, умершего в 647 году до Р. Х., относится и происхождение упомянутой уже выше (см. Ассирия) большой библиотеки, открытой Лейярдом в развалинах Ниневии. В настоящее время она находится в Британском музее. Покрытые письменами кирпичи изготовлялись из глины и были толщиною немного более дюйма. Поверхность их равнялась приблизительно квадратному полуфуту. Подобные же кирпичи были в употреблении и в Египте, и у евреев.

На камнях писали и в древнем Китае. На горе Хонг в провинции Сы-Чуан еще и теперь ясно видны остатки написаны, высеченной на скале. Ее происхождение относят к 2189 году до Р. Х.

Как самое происхождение письменности, так и ее первое применение, окутано мраком сказаний. Можно, однако, сказать определенно, что к обмену сведениями люди стремились еще до изобретения шрифта. Первоначально довольствовались тем, что пересылали с гонцом или почтовым голубем какой-нибудь условный знак, или символ. Например, оливковая ветвь в сношениях между враждовавшими племенами была символом мира, красный цветок — знаком любви и т. п. Но при помощи

подобных символических знаков можно передать известие только общего характера, в роде вести о войне, мире и т. п.; они не применимы в тех случаях, когда требуется строгое сохранение тайны или когда то или иное известие требуется передать более подробно.

Гораздо удобнее в этом отношении оказались шнуры. Их можно взять различной окраски и навязать на них узлы, связать один шнур с другими определенным образом, сплести из них целое кружево условной формы и этим путем передавать разнообразные и довольно подробные известия.

Налево—перуанское шнуровое письмо (квипу). Направо—греческое условное письмо (скиталы).

Употребление шнуров с указанной целью действительно практиковалось уже в древнейшие времена. Первые китайские письмена состояли из шнуров и узлов. Цвет пряжи, число узлов, порядок их расположения и т.п.,— все это имело свое определенное значение и выражало какую-нибудь определенную, хотя и несложную мысль. Только тот, кто обладал ключом к этим письмам, мог прочесть их. Китайцы строго сохраняли тайну этих условных знаков. Только на смертном одре отец открывал ее сыну. С этой целью шнуры и теперь еще употребляются иногда туземцами западной Африки и Полинезии.

Весьма широкое применение в почтовых сношениях имели эти шнуры в Перу (под названием «квиппос»), под владычеством инков. Во время покорения страны испанцами «узловые» письма были здесь еще во всеобщем употреблении. В каждом городе имелись, так называемые, «квиппоскамайосы», которые умели связывать шнуры определенным образом и понимали значение узелков и петель.

Можно зайти слишком далеко, вдаваясь в область преданий о происхождении шрифта. Достоверно то, что у всех народов найдены элементы письма, в виде ли плетения узлов, знаков на теле и т. п.

К историографам почты пред'является вопрос: кем было написано или отправлено первое письмо. Никакие исследования в этой области не могли привести к точным и неопровержимым данным. И здесь приходится главным образом, основываться на преданиях.

Диодор Сикул (кн. II, ст. 18) рассказывает о письме, отправленном индийским царем Стабробатом Семирамиде, царице ассирийской и вавилонской. По мнению некоторых, это и есть древнейшее письмо. Другие же выражают сомнение, указывая на мифический характер названных имен. Есть указания на те письма, которые по книге «Эсфирь» (1, 22) царь персидский Агасфер (Артаксеркс), разгневавшись на свою жену за ее упрямство, разослал по всем провинциям своего обширного царства. Письма гласили, что всякий муж - глава в своем доме.

Геллаий, Тациан и Климент Александрийский высказывают мнение, что древнейшее письмо было написано царицей Атоссой, дочерью Кира и матерью Ксеркса. По библейскому сказанию, царь Соломон писал письма царице Савской Балкисс, и запечатывал их своей печатью. Эти письма тоже считаются первыми. М. Мелин в своем «Руководстве к изучению древности» утверждает: «Древнейшие письма — это письмо Дазида, погубившее Урия, и упоминаемое в «Илиаде» (песнь VI) письмо царя

Пронта со смертным приговором его подателю Беллерофону». Сцена передачи этого письма изображена на одной греческой вазе, хранящейся ныне в Музее древностей в Неаполе.

Отметить следует тот факт, что уже с первого времени было стремление придать письму известного рода тайну которая, повидимому, нередко нарушалась. Так, один из персидских царей послал Киру секретное письмо в разрезанном зайце. Многие пользовались различными условными знаками. Довольно странный и своеобразный способ заключался в том, что на гладко выбритой голове раба писали условные знаки и посылали его по назначению, когда голова его вновь покрывалась волосами. Об одной из форм писания секретных писем, так называемых, скитал, или палочных писем, было упомянуто уже выше (см. Греция).

Обратимся к материалу, на котором писались письма в древности. Прежде, чем научились приготовлять папирус (см. выше Египет), письменные знаки чертили на всяком сколько-нибудь подходящем материале. Таким материалом служили: камни (для писем употреблялись тонкие плитки), сланец, кирпичи (письменные знаки чертились на мягкой глине, которая затем обжигалась), свинец, олово, кость, древесная кора, пальмовые листья, употреблявшиеся иногда целиком, иногда в полосах, шкуры животных, частью дубленые, частью не подвергавшиеся дублению, и деревянные дощечки.

В Индии, Греции, Персии и Риме тонко обделанные и исписанные шкуры или листья папируса навертывались на тонкую палку. В таком виде эти свитки было удобно пересылать на дальние расстояния. Для небольших писем и записок более употребительны были деревянные дощечки. Подобные дощечки долгое время были во всеобщем употреблении у римлян. Они покрывались или белою краскою — и в таком случае назывались «album», или тонким слоем воска. На первых писали палочкой или кисточкой, обмакивавшейся в краску, на вторых — заостренной палочкой, называв-

шейся «стилет» (stylus). На другом конце стилета находился плоский кружок, которым, в случае надобности, стиралось написанное. Когда письмо было написано на такой дощечке, ее завертывали в полотно и концы припечатывали восковою печатью. Такими дощечками, между прочим, пользовался Плиний.

Папирус приготовлялся, как мы видели, в Египте. Отсюда в течение целых столетий получал его весь древний мир, пока Птоломей не запретил его вывоз за границу.

Это дало толчок производству пергамента, приготовлявшегося из кож в городе Пергме, в Малой Азии.

Происхождение и первоначальное производство тряпичной бумаги в точности неизвестны. По преданию, китайский министр земледелия Тсайлюнь (около 123 г. до нашей эры) научил своих сограждан приготовлять бумажные листы из волокон дерева кодзу, травы бемерия и бамбукового тростника, в том виде, в каком они и поныне приготовляются в некоторых местностях Южной Азии, Китая, Японии и Кореи. Около 750 г. нашей эры это искусство было занесено китайскими и другими военнопленными в Самарканд. Здесь бумага изготовлялась уже из старых полотняных тряпок. Отсюда через Багдад производство бумаги распространилось в Дамаск, где оно процветало до 15 столетия; далее оно через Северную Африку было занесено маврами в Испанию. Размельчение волокон производилось посредством мукомольных жерновов, отчего произошли бумажные мельницы, последние, таким образом, являются изобретением мавров. Постепенно стали приготовлять не только белую (путем беления), но и цветную бумагу. При этом различные цвета предназначались для различного рода употребления.

С конца XII столетия бумага появилась в Германии, а оттуда постепенно распространилась по всей Европе.

Всеобщее употребление ее укрепилось, главным образом, после изобретения книгопечатания (1440 г.).

5. Первоначальные способы передвижения.

Заканчивая древнейший период истории, остается коснуться вопроса, какими средствами располагали первобытные народы для перевозки грузов и людей и как эти средства постепенно вырабатывались. Простейшим механическим способом для передвижения тяжестей, необходимым на ряду с животною силою, оказались развиловатые ветви деревьев, из которых образовались салазки или сани (полозья). При непрочности древесного материала, естественно, до нас не сохранились вещественные доказательства повозок из доисторических времен, но аналогия нравов и обычаев современных диких народов может служить верным подтверждением приведенного предположения. О дальнейшем развитии первоначальной формы саней (полозьев) могут рассказать найденные еще сравнительно недавно, при канализационных работах в Германии, длинные кости лошадиных ног, пробуравленные и отполированные с нижней стороны; видно, что они служили полозьями для саней. Сани же или полозья служили в древнем Египте для передвижения тяжестей, особенно при монументальных постройках. Этот способ встречается на изображениях в храмах и на надгробных памятниках. Для уменьшения значительного сопротивления от трения, возникла мысль ввести вместо скользящего движения вращательное— вал.

Кто изобрел колесо и может ли вообще быть речь о таком изобретении, исторически не дознано. Известно лишь, что колеса существовали уже за 2000 лет до Р. Х. Колеса (в две спицы и более) были найдены в торфяных слоях близ Ароны у оз. Лаго-Маджиоре и в различных остатках свайных построек в Швейцарии. На глиняных вазах бронзового века нередко встречаются изображения колеса со спицами.

Древние грубые каменные изображения, найденные местами в Швеции на берегах озер и рек, дают понятие о форме экипажей. Многочисленные изображения

в Египте, на гробницах, а равно в Греции и Риме, на памятниках, показывают, что и в ранний период культуры колесные повозки были довольно распространены и что на ряду со сплошными колесами (кругами), употреблявшимися преимущественно для перевозки тяжестей, были в ходу колеса со спицами, особенно у военных и парадных колесниц.

Здесь мы имели целью дать лишь краткие указания на то, каким образом вырабатывались перевозочные средства и что послужило их началом. Об экипажах, употреблявшихся в Римской империи, упоминалось выше. В последующем нам еще придется останавливаться на вопросе о почтовых экипажах.

6. Почтовые сношения в средние века.— Монастыри, как рассадники письменности. — Университетские почты и роль в этом отношении Парижского университета. — Первые почтовые курсы в Германии. — Почты мясников. — Почты рыцарского ордена в Пруссии. — Городские институты гонцов. — Положение и состояние дорог и экипажей в средние века.

Так называемое, «переселение народов», стихийною волною пронесшееся по Южной и Средней Европе и ознаменовавшее собою начало средних веков, повело к образованию на обломках Римской империи отдельных, преимущественно германских, государств, враждовавших между собою. Вместе с тем, стали исчезать и остатки цветущей римской культуры, а с ними и римская почта. Порвана была величественная сеть сообщений от шотландского вала (Vallum Romanum) до Евфрата с ее центральным, узловым пунктом, знаменитым милевым столбом (milliarium aureum) у подножия храма Сатурна на Форуме.

Долее, чем где-либо, cursus publicus удержался в Галлии, стране франков, где старинные названия, как veredi, everctio и др., пережили даже меровингов и сохранились вплоть до 9 века. Но и там не было

уже прежних правильных сообщений и лишь в последние годы Карла Великого (763—814) были сделаны попытки к соединению между собою его обширных владений. Здесь мы видим опять повторение прежнего явления, т.-е., создание крупных империй вызывает необходимость в организации сношений. Почтовые пути, организованные при Карле Великом, главным образом, к 807 году, шли от Оккера (в центральной Франции, несколько южнее нынешнего Парижа): один—в южную Францию и Испанию, другой—на Отен и Лион в Италию и третий—через Париж (Лютецию) в Аахен и южную Германию. Но и эти учреждения не были продолжительны, и уже после сына Карла В. Людовика I Добродушного и Верденского договора о разделе теряются всякие сведения об учрежденных Карлом почтах.

Однако, потребность в сообщениях была так велика, что даже при отсутствии забот о них со стороны государственной власти ими начинают интересоваться и заниматься отдельные лица и корпорации, т.-е., население в таких случаях прибегает к самопомощи. В средние века доставку и передачу писем и посланий, за отсутствием регулярной государственной почты, брали на себя странники, путешественники, купцы и монахи. Возникавшие в Италии, Франции и Германии многочисленные монастыри одного и того же ордена, распространяясь далее на север и восток, стали, как известно, средоточием тогдашней культурной и духовной жизни, а вместе с тем между ними завязалась и оживленная переписка, при чем передатчиками корреспонденции являлись сами монахи или служители монастырей. Наиболее оживленные сношения поддерживало в то время Бенедиктинское аббатство в Клюни. Монархи проходили нередко очень значительные пространства; некоторые весьма отдаленные монастыри поддерживали сношения с Римом, куда монахи совершали путь через несколько государств. Насколько распространен был этот способ сношений, видно хотя бы из тех сооружений, которые создавались по пути для приюта монашеских посыльных,

особенно в пустынных и трудно проходимых местах. Там, где на далеком пространстве нельзя было встретить монастырей, содержались особые дома.

К службе посыльных привлекались нередко и нищенствующие монахи.

Начиная с XI столетия, многие монастыри и города содержали постоянных платных посыльных, которыми пользовались и некоторые частные лица.

Одною из корпораций, проявившей не только наибольшую деятельность в этом направлении, но и основавшей новый тип учреждения для общественных сношений, явился Парижский университет, в который в то время стекались молодые, а равно и пожилые люди со всех концов Европы для слушания лекций знаменитых ученых. Явилась потребность в более правильных сношениях этих слушателей с родиною. Посыльные этой почты делились на «главных» (grands messagers) и на «нижних» (petits messagers или messagers volants). Вся почта по национальностям слушателей университета делилась на французскую, английскую, германскую. Очевидно, посыльные пользовались также лошадьми и экипажами, ибо в документах упоминается о перевозке людей и их багажа.

Эта для того времени отлично организованная почта была частным предприятием. Она отличалась от всех прежних почт тем, что содержалась исключительно на счет пользовавшихся ею, не ложась, таким образом, тяжелым бременем на массу населения, лишенного возможности прибегать к ее услугам.

Вскоре уже после ее организации было предоставлено право пользоваться ею всем без исключения, даже в военное время, на основании особых привилегий, установленных для нее Филиппом Красивым (1296), Людовиком X (1315) и правительствами соседних государств.

Медленнее, чем во Франции, развивалось почтовое дело в средневековой Германии, где долгое время пользовались лишь всевозможными случаями. Мало-помалу все более крупные города завели у себя для от-

правки писем общественных посыльных, которые доставляли и частные письма, и мелкие посылки.

В конце XV столетия был установлен почтовый курс между Нюренбергом и Гамбургом для перевозки товаров и писем. Так называемые, кондуктора собирали и доставляли по пути письма и посылки и устанавливали, по мере надобности, станции для обмена лошадей. С 1570 года этим учреждением управлял Нюренбергский магистрат. С этими курсами принимались также и пассажиры, для чего раз в неделю отходили кареты из Нюренберга. За проезд от Нюренберга до Гамбурга (77½ миль) вместе с продовольствием, о котором заботился кондуктор, была установлена такса в 20 талеров.

В некоторых частях Германии действовали, так называемые, «почты мясников», т.-е., переезжавшие с места на место мясники возили с собою и письма. Так как поездки были более или менее регулярны, то пользование ими представляло значительные удобства, и мясниковая почта постепенно выработалась в формальное учреждение, подчинявшееся специальным постановлениям. При герцоге Иоанне Фридрихе (1608—1628) эти почты состояли в ведении чиновников. Лошадей на станциях меняли и сопровождающим почту вменено было в обязанность придерживаться определенного времени от'езда и прибытия; на станциях выдавались удостоверения, нечто в роде «подорожных», где отмечалось время.

Следует отметить еще одно обстоятельство. Мясники во время поездок имели обыкновение при в'езде в город или местечко трубить в рог, оповещая таким образом клиентов о своем прибытии. В этом можно усмотреть происхождение почтового рожка.

В северо-восточной части Германии, в Пруссии и в Балтийском крае немецкие рыцарские ордена создали в 1276 г. для установления правильной связи между отделениями ордена настоящие почтовые конторы, с почтмейстерами, эстафетами, почтальонами. На каждой почтовой станции (а таковые находились в большинстве случаев в помещении ордена) существовало расписание

времени прибытия и отправления почты, так что всякое опоздание в том или другом пункте без труда могло быть замечено. Но эти почтовые учреждения были предназначены почти исключительно для пользования рыцарских орденов и закрыты для посторонних.

Чрезвычайно важную роль в развитии сношений в средние века играли городские институты гонцов. Хотя они содержались на городские средства, но пользовались ими не одни городские учреждения, а и частные лица: владетельные князья, купцы, ремесленники. В более крупных городах местное управление или купечество содержало особых, заслуживавших доверия, гонцов, которые разносили письма, небольшие пакеты и ценные посылки; эти гонцы приносили присягу в том, что будут добросовестно исполнять возложенные на них обязанности. Вначале они получали только жалованье, но по мере развития почтового дела и расширения клиентуры им была предоставлена также часть дохода для поощрения деятельности. Многие из этих гонцов носили особую форму и снабжены были бляхой, как знаком отличия, что сильно возвышало их в глазах населения. Находясь под особым покровительством тех городов и корпораций, для которых они несли службу, имея нередко при себе охранительные грамоты владетельных князей, через земли которых им приходилось

Средневековый почтовый гонец в Германии.

проходить, они, конечно, не встречали в пути никакого стеснения в своей деятельности. Некоторые из них носили при себе рог и вооружались в дорогу копьем. Рогом они пользовались, чтобы возвещать о своем приходе и требовать пропуска в город, если им случалось приходить ночью, когда ворота были уже на запоре, или чтобы звать на помощь в случае какого-либо несчастья. Копье служило не только для защиты от нападения, но и для опоры в пути, особенно, при переправе через рвы, канавы и т. п. Прием вещей, подлежащих отправке, производился в особых помещениях; оттуда же отправлялись в путь и письмоносцы. Переправляемые вещи помещались в особые ящики или сумки. Правильные почтовые сношения на лошадях существовали уже в XIII веке и производились между Кельном, Франкфуртом на М., Нюренбергом, Аугсбургом, Бамбергом, Ульмом, Зальцбургом, Веной, Штуттгартом, Лейпцигом, Гамбургом, Бреславлем, Бременом, Брауншвейгом, Любеком, Ростоком, Штеттином, Данцигом, Кенигсбергом, Ригой и др. Почта этого типа, равно как и появившиеся немного позже наемные кареты, перевозившие во время ярмарки пассажиров из одного места в другое, были, так сказать, предвестниками почтовых учреждений в Германии. Но, конечно, в описываемую эпоху и думать еще нечего было об учреждении регулярных почтовых сношений и о взаимной связи их и поддержке путем передачи корреспонденции в особых узловых пунктах.

Любопытной чертой этого периода является тот факт, что стремление к учреждению всевозможных облегченных способов передвижения и сношения исходило не от государства, а от отдельных корпораций и учреждений. Слабые попытки сооружения новых дорог были сделаны при Карле В., при чем имелись в виду, главным образом, пути крупных торговых сношений. Эти дороги мостились камнями, которые для лучшей скрепы укладывались в известь. От этого простого способа мощения, называвшегося «calciata» (по древне-французскому «calcié»—известковый), происходит и позднейшее название «chaussé»—шоссейная дорога. Неудивительно, что

при общем плохом состоянии дорог придавалось мало значения развитию экипажестроения, и даже Карл В. пользовался простою непокрытою повозкою, запряженною четырьмя волами.

Лишь в XV столетии начали вновь покрывать верхом кузова, все еще стоявшие непосредственно на телеге, передававшей без всякого смягчения все толчки неровной дороги пассажиру. Такой все еще очень грубый экипаж представлен на картине, изображающей поездку папы Иоанна на Констанцский собор. Дальнейшим успехом явилось отделение кузова от основания и подвеска его к стойкам, установленным на нижнем основании, сначала посредством цепей, которые позднее, для большей упругости, заменялись толстыми ремнями. Первый такой экипаж был придуман в Венгрии, в местечке Котс (Kotse, откуда происходит немецкое название Kutsche—Kutcher и затем русское «кучер»). Из Венгрии эти кареты перешли сначала в Германию, затем во Францию и в Англию.

7. Почты во внеевропейских странах.

Прежде, чем перейти к дальнейшей истории развития почты в Европе, следует сказать несколько слов о странах внеевропейских. Высокая культура арабов заставляет предположить, что они не могли не обратить внимания на развитие путей сношений. И действительно, во всех странах Востока уже в средние века находятся начатки почтовых учреждений.

Громадное пространство империи халифов, раскинувшейся по трем частям света, от Индии до Испании, несомненно, требовало соединения отдаленных провинций с центром халифата в Багдаде. И здесь повторилось почти то же самое, что в Персии и в Римской империи. Строились дороги, сходившиеся в столице, а вдоль их располагались почтовые станции, которых к середине X столетия насчитывалось уже 930. От Багдада шла на северо-восток почтовая дорога через Гальван,

Гамадан, Рей (близ Тегерана) в Нишабур, где к ней присоединялись дороги к северу и востоку через Сеистан и Керман у Персидского залива. У Гамадана ответвлялась дорога в Исфаган, у Гальвана—великий северный путь в Тифлис, Армению и Дербент на берегу Каспийского моря. По дороге от Багдада в Мекку было расположено много почтовых станций с караван-сараями (постоялыми дворами).

Устройство первого почтового сообщения приписывают халифу Моавию (661—679 г.). От Богдада исходили лучеобразно шесть благоустроенных дорог с почтовыми станциями. Последние, кроме прямой их цели, имели громадное значение, как оазисы среди пустыни.

Почта халифов, подобно римской, была вначале учреждением чисто государственным. Во главе ее стоял главный почтмейстер в Багдаде, один из высших сановников государства; ему были подчинены почтмейстера младшие и старшие. На последних возлагалась весьма трудная обязанность доносить обо всем, что происходило во вверенных им районах в области военного и гражданского управления. Они должны были сообщать о деятельности финансовых чиновников и управляющих государственным имуществом, о состоянии земледелия, положении крестьян, о деятельности политических учреждений, о чеканке монеты и присутствовать при уплате жалованья солдатам и при смотрах войск. Должность их считалась настолько важною, что халиф Абу Джефар Мансур сказал: «Мой трон держится на четырех столбах и мое владычество на четырех лицах, а именно: безупречном кади (судье), энергичном управляющем полициею, честном министре финансов и преданном почтмейстере, осведомляющем меня обо всем».

Когда халифат постигла общая участь всех громадных восточных империй, т.-е., когда он распался, вместе с ним распалась и сеть почтовых учреждений. В некоторых возникших государствах сохранились остатки прежней почты, в других почта создалась заново, но уже в меньшем об'еме.

Так, в XIII столетии возникли конные почты между Сирией и Египтом. На дороге от Каира до Дамаска на каждой станции можно было найти все необходимое для проезжающих. Правильные почтовые станции были устроены между некогда блестящим Самаркандом и Тавризом.

Знаменитый венецианский путешественник по Дальнему Востоку Марко Поло описывает почтовые учреждения Китая конца XIII века. Они шли по всей империи; повсюду были отличные гостиницы, на всех дорогах многочисленные станции и много лошадей для почтовых курьеров и путешественников. В Японии значительно раньше, чем в Европе, появился род путеводителя, в виде необходимых для японцев и китайцев вееров, на которых были напечатаны все нужные для путешествующих сведения: расстояния в милях, направление, размер почтовой платы, стоимость кушаний и т. п.

Достойно упоминания, что в Америке (в Мексике и Перу) задолго до вступления туда европейцев практиковался способ передачи сообщений посредством курьеров и существовали прекрасные дороги, сооруженные инками.

8. Переход от средних веков к новому времени. — Эпоха Возрождения. — Учреждение почт Турн — Таксисов в Германии и их значение.

Рядом крупных событий ознаменовался переход от средних веков к новому времени: заокеанскими открытиями, отысканием нового пути в Ост-Индию, наплывом из Америки в Европу золота и серебра; чрезвычайным ростом торговли и промышленности (благодаря вновь открытым рынкам Америки и Индии); образованием больших новых государств; высоким под'емом во всех сферах умственной деятельности. Этот великий переворот во всех проявлениях духовной и материальной жизни народов вызывал настоятельную потребность в улучшении почтовых сношений и их единой организа-

ции. Сначала этому препятствовал еще господствовавший в конце XV столетия государственный партикуляризм, а равно и обособленность городских и гильдейских корпораций, враждебных ко всему, что выходило из узкого круга их личных интересов.

Между тем, владычество римско-германских императоров выросло в мировую державу. Громадные пространства империи, обнимавшие в XVI столетии Венгрию, Австрию, Германию, Голландию, Испанию и Италию, равно и войны, которые велись императорами Максимилианом и Карлом V, настоятельно требовали вывести дело связи из его тесных рамок и дать ему организацию, соответствующую обширности империи. Осуществить эту потребность удалось переселившемуся из Италии в Германию Франческо де Тассис, прозванному Торреани (откуда позднее и получилось название Тур—Таксис).

Первый толчок к новой организации почты был дан еще отцом названного Франческо де Тассис, Роджером, который во время одного из походов императора Фридриха III в Италию (1457 г.) ввел особую службу конных курьеров, одетых в форму, для передачи сообщений и распоряжений. Как видно, это учреждение все еще основывалось на средневековых традициях, усматривавших в почте преимущественно придворный институт. Франческо де Тассис взялся за дело более практично. Он устроил в 1505 г. почтовый тракт между Веной и Брюсселем через Аугсбург и Шпейер, чем и положил начало всем построенным потом почтовым учреждениям в Германии, к которым примкнули и все позже созданные почтовые линии. Император в 1516 г. поддержал это предприятие своим авторитетом, не нарушая, однако, особых прав владетельных князей и имперских учреждений. Новая почта обслуживала в первое время, главным образом, надобности венского двора. Франческо де Тассис был официально назначен «почтмейстером Нидерландов». Он провел почтовый тракт из Брюсселя в Париж, из Вены в Италию до Рима, к северу до Гамбурга, соединив в то же время Нюренберг с Франкфуртом и Шафгаузеном. В более крупных городах были особые

почтосодержатели; время отхода и прибытия почт было точно определено. Почтосодержатели наблюдали за сменою лошадей и передачею письменных пакетов от одного почтальона другому. Частные круги вскоре оценили благотворное влияние правильно организованной службы связи и не преминули в широких размерах воспользоваться ею. Неудивительно поэтому, что дело Таксисов вскоре блестяще развернулось. За особые заслуги перед государством Леонард де Таксис (сын Франческо)

Старинный почтовый дом в Германии.

был назначен Карлом V (в 1543 г.) «генерал-почтмейстером» (chef et maître général de nos dictes postes).

Нужно заметить, что почты Турн и Таксисов на ряду с признанием находили порой и недоброжелателей. Особенно сильные трения возникали с городами и имперскими учреждениями, смотревшими на эту почту, как на нарушение их собственных прав. Обе стороны не щадили друг друга, сочиняли и распространяли пасквили на враждебную сторону и тем еще более обостряли натянутые отношения между собою, выливавшиеся зачастую в прямые конфликты. Когда двое посыльных различных учреждений встречались на дороге, между ними нередко

возникали препирательства, заканчивавшиеся даже отнятием почтовой сумки у более слабого. В городах спор между враждовавшими сторонами доходил иногда до такого ожесточения, что наиболее сильная сторона добивалась тюремного заключения служащих противной стороны и закрытия ее почтовых контор.

9. Постепенное развитие почтовых сношений в различных странах в XVI, XVII и XVIII столетиях (Австрия, Венгрия, Франция, Савойя, Швеция, Англия). — Общий вывод.

В Австрии, Богемии и Венгрии почтовое дело в 1627 г. было вверено императором Фердинандом II Кристофу Паару и затем наследственно переходило к старшему члену этой фамилии. Почтовые правила, регулировавшие станционную службу доставки, впервые были изданы при Марии Терезии в 1748 г. Почтмейстерам были предоставлены многочисленные привилегии; введена былап еревозка проезжающих в экипажах с меною лошадей (экстрапочты). В 1750 г. для перевозки пассажиров введены были дилижансы.

Выше уже говорилось о том, какую роль играла во Франции в течение нескольких веков университетская почта. Первый удар ей был нанесен в царствование Людовика XI, приказом 19 июня 1464 г. об учреждении государственной почты, которая вскоре (с 1480 г.) была значительно расширена и сделана доступною для частных лиц, которым дозволено было проезжать на курьерских лошадях с платою 6 су (30 сант.) за станцию (28 в.).

Людовика XI принято считать основателем французской почты. Преемник его Карл VIII (1483—1498), преобразовавший это учреждение, впервые дал ему название почтовое (chevauchers en poste—почтовые всадники). С тех пор входит в употребление слово «post»; в слегка измененной форме оно появляется одновременно и в Германии, и в Италии.

С открытием королевской почты для общественного пользования университетская почта перестала уже пользоваться прежним значением, но продолжала еще долго существовать на ряду с королевской, пока не была окончательно упразднена декретом Людовика XV 14 апреля 1719 г. Неурядицы, господствовавшие во Франции в течение нескольких веков, борьба королевской власти с феодалами и династическая между домами Валуа, Гизов, Бурбонов и Орлеанов не благоприятствовали развитию дела связи в государстве. Заметное улучшение наступает лишь с укреплением центральной власти в руках Генриха IV. 8 мая 1597 г. был издан эдикт об установлении смены (реле) наемных лошадей от станции до станции на больших и поперечных дорогах, вдоль рек, для путешествий, перевозки чемоданов и багажа, для тяги судов по рекам и для земледельческих работ. Для ведения этого дела назначалось два генерал-почтмейстера и почтосодержатели во всех городах, местечках, селах и поселках, «где будет признано необходимым». Содержание первым назначалось по 500 экю и, кроме того, вознаграждение за путевые расходы; правами они пользовались одинаковыми с генерал-контролером почт и были независимы от него. Почтовые станции сдавались в аренду от 3 до 6 лет. Почтосодержателям назначалась плата по 20 су за каждую лошадь, кроме корма. Разрешалось отдавать лошадей в наем для полевых работ. Каждый, желавший пользоваться такою лошадью, должен был заручиться билетом, подписанным почтосодержателем, с указанием дня и часа найма. На правой задней ляжке каждой лошади выжигался знак (тавро) в виде буквы H и цветка лилии над ним.

Здесь мы видим применение почтовых лошадей и средств не только к службе связи, но и к другим общественным нуждам. В 1602 г. должности двух генерал-почтмейстеров были упразднены и их обязанности возложены на генерал-контролера почт. При преемниках Генриха IV, когда вошел в силу кардинал Ришелье, одною из первых его мер было назначение своего

соотечественника Пьера д'Альмера на пост главного начальника почт (général des postes, 1621 г.). Эта должность преемственно перешла затем к сыну д'Альмера, в знак признания заслуг отца. С этих пор эта должность становится одною из первых в государстве, и главный почтмейстер делается одною из приближенных к королю

Внутренность почтовой конторы во Франции XVII столетия

особ. Со времени министерства Ришелье на почту начинают смотреть, как на источник дохода.

При получении корреспонденции частные лица обыкновенно не считали себя обязанными давать требуемую с них плату и ограничивались вознаграждением курьера по своему усмотрению. Курьеры брали письма и посылки от частных лиц сверх королевских отправлений, не обеспечивая ни определенного времени отправления, ни точности доставки. Д'Альмер сообразил, что удобства, будучи предоставлены в данном отношении частным лицам, могут значительно увеличить доходы

почты. Поэтому он установил определенные дни для отправки и прибытия курьеров в главных городах. Затем эдиктом от 18 мая 1630 г. были учреждены, кроме Парижа, административные почтовые центры в 19 других городах. На эти конторы было возложено взимание таксы за письма и посылки по тарифам, представленным главным начальником почт и утвержденным правительством. Злоупотребления с пересылкой ценностей и в те времена были так часты, что в марте 1632 года последовал эдикт, карающий конфискациею имущества всякое правонарушение в этом деле.

Таким образом государственная почта, переставшая служить исключительно интересам короля, берет на себя задачу правильного обслуживания населения. Эдиктом от 3 декабря 1643 г. создаются для каждого почтового учреждения три должности: контролеров, взвесчиков и таксаторов. Этим чиновникам разрешалось взимать в свою пользу добавочную плату в размере одной четверти установленной таксы. Год спустя взимание платы за письма и посылки стало производиться по расстоянию.

В 1653 г. один сборщик податей, по имени де Веляйэ (de Velayer), получил привилегию от короля на установку в различных частях Парижа особых ящиков и на продажу билетов с печатным штемпелем: «такса оплачена» (post-payé) и с обозначением дня, месяца и года. Этот билет заполнялся указанием дня написания письма и с письмом опускался в ящик. Из ящиков письма вынимались три раза в день и разносились по назначению. На ответ можно было приложить другой такой же билет. Такие билеты продавались в различных местах по 5 су (25 сант.) за дюжину. Это учреждение называлось — «маленькая почта» (Petite Poste). Несмотря на явные удобства такой почты, она, однако, просуществовала недолго и впоследствии была совсем, повидимому, забыта, несмотря на рекламы, на которые не скупился ее изобретатель. Это об'ясняется, главным образом, тем, что в те времена у более зажиточного класса, преимущественно занимавшегося писанием писем, было не по

одному, а по несколько слуг и с их помощью значительно скорее можно было доставить письмо и получить на него ответ. К тому же Париж тогда не был так велик, как теперь, а потому менее зажиточные граждане прибегали чаще к непосредственной посылке писем.

Вместе с развитием почты во Франции, король и его министры все больше пользуются ею для своих личных целей, для раскрытия многочисленных в то время заговоров и всевозможных интриг. Сам Людовик XIV, подозрительный и деспотичный, видел в почте удобное средство для управления и надзора. Перлюстрация писем стала обычным явлением. Не лучше обстояло и при преемниках этого короля, совершенно не считавшихся с тайной частной корреспонденции. Они даже не находили нужным оправдать свои злоупотребления по отношению к почте государственной необходимостью.

Постановлением от 8 июля 1759 г. вновь учреждается в Париже маленькая почта (la Petite Poste). На этот раз создателем ее является де Шамуссэ, проектирующий ее по образцу городской почты, виденной им в Лондоне и устроенной там некиим Довкра в 1680 г. Шамуссэ был выдан 5 марта 1758 г. патент на 30 лет. Указывая в своих рекламах на заимствование из Лондона, Шамуссэ, несомненно, учитывал то обстоятельство, что публика всегда и везде благосклоннее относится к ввозимым изобретениям, чем к своим собственным. Выработан был целый план со всеми мельчайшими подробностями, и действительно на этот раз дело пошло настолько удачно, что уже с первого года эта почта дала предпринимателю 50.000 ливров чистого дохода, и он рассчитывал в будущем удвоить и утроить доходность, употребляя часть прибыли на усовершенствование почты вообще. Но этот успех вызвал зависть со стороны некоторых других лиц, которым удалось убедить короля взять дело в свои руки. В возмещение предпринимателю была назначена пожизненная рента в 20.000 ливров с правом предоставить после его смерти половину этой ренты пожизненно другому лицу.

Хозяйничанье различных фавориток короля обходилось так дорого, что упомянутым выше постановлением (1759 г.) была повышена такса за письма, что, однако, как показал опыт, и тогда уже являлось не всегда лучшим средством для повышения доходов.

В отношении финансового положения дела немалое значение имела привычка того времени смотреть на должности, как на некую частную собственность. Лувуа, будучи назначен на должность главного начальника почт, отдавал ее на откуп. Сто лет спустя, 17 августа 1777 г., был издан указ, обращающий доходы почты в рессурсы королевской казны, но уже в ноябре того же года почта вновь отдается на откуп. Очевидно, этот способ казался более удобным, так как арендатор сразу выплачивал всю сумму, и затем уже сам регулировал свои доходы. Арендатор обязывался уплачивать по 8.000.000 ливров в год и сверх того одну пятую чистого дохода, исчисленного в 11.000,000 ливров, что составляло еще 2.200.000 ливров.

Постановлениями 31 мая 1786 и 22 августа 1787 г.г. определен был способ почтовой оплаты и письменная и конная почты об'единены в одно управление. Срок аренды истекал 1 января 1792 года; к этому сроку предполагалось приступить к пересмотру тарифов, постановлений, правил и т. д. Но и запоздалые реформы, и начатые преобразования, и вкоренившиеся недостатки,—все было сметено потоком революции. После крушения монархии почта некоторое время остается без перемен. 6-го термидора III года Конвент декретирует организацию одного общего управления, которое должно обнимать почты: письменную, посылочную и конную. Постановлением 9-го вандемиэра VI года вновь утверждается откупная система содержания почты. В следующем году запрещается пересылка писем помимо почты.

Постепенно стали ощущаться недостатки пришедших в расстройство почтовых сношений. Одним из первых прошений, полученных консулами, было ходатайство арендатора почты о прекращении заключенного с ним договора, так как доходы почты не

покрывали арендной платы. Постановлением 25 фримера VII года договор был нарушен, и почты были переданы чиновникам, получавшим содержание из дохода от перевозки писем и посылок. Декретом от 28 плювиоза XII (1804) года во главе ведомства был поставлен глав-

Письмоносец во Франции.

ный директор почт. Никаких существенных реформ во время республики и первой империи не произошло. Некоторое изменение такс, установленных директорией, было введено в 1827 г. и в 1829 г. установлены сельские почты.

В дальнейшем развитие французской почты шло приблизительно на одном уровне с другими европейскими странами, до переворота, вызванного изобретением почтовой марки и введением однообразной таксы.

Остановимся немного на вопросе о таксах.

Во Франции градацию плат по расстоянию пересылки писем и посылок впервые установил университет. Эдиктами Генриха IV и Людовиков XIII, XIV и XV подтверждался тот же способ взимания платы, казавшийся на первый взгляд и простым и справедливым, но создававший крайнее неравенство между городами, и отсюда—нарушение в ходе корреспонденции. Нужен был большой и долгий опыт, прежде чем идея однообразной таксы получила надлежащую оценку в глазах европейских экономистов.

Декретом директории от 5-го нивоза V г. (25 дек. 1796 г.) установлены следующие таксы: за простое письмо между двумя местностями одного департамента— 4 су (1 су = 5 сантимам); при переходе в соседний департамент –5 су. Между двумя не соседними департаментами:

1.	в районе	15	мириаметров—	6 су.
2.	»	» 20	»	7 »
3.	»	» 25	»	8 »
4.	»	» 30	»	9 »
5.	»	» 40	»	10 »
6.	»	» 50	»	11 »
7.	»	» 60	»	12 »
8.	»	» 75	»	13 »
9.	»	» 90	»	14 »
10.	Свыше	90	»	15 »

Расстояние считалось по прямой линии между центральными пунктами департаментов. Эти таксы установлены были за вес ниже полунции; за полунции до $^3/_4$ унции взималась двойная плата и т. д. За городские письма взималось по 2 су за $^1/_4$ унции. Для международного обмена оставлены были в силе договоры, заключенные с иностранными почтовыми учреждениями при Людовике XV (1759 г.). В обмене с колониями, Корсикой и Соедин. Штатами взималась плата в 20 сантимов.

Заказные отправления оплачивались двойною таксою. За утерянное на почте отправление, независимо от стоимости его, выплачивалось вознаграждение в размере 50 ливров. Денежные знаки могли быть подаваемы только в открытом виде и за пересылку их взималось 5%. Оплата почтовых пошлин допускалась исключительно в металлической валюте. Добавим еще, что в 1827 году была установлена пересылка образчиков товаров и газет и периодических изданий под бандеролью с платою по 5 сант. за лист в 30 квадр. сантиметров.

В примыкающем непосредственно к Франции и Италии герцогстве Савойском была учреждена впервые в 1561 году должность главного начальника почт. Позднее начальники почт назывались генералами почт (и адмиралами почт, когда доставка производилась по рекам). В 1904 г. была об'явлена почтовая регалия, предоставлявшая одному лишь государству право пересылки писем. До 1720 года определенных такс не существовало, и лишь с этого года установлена оплата писем, колеблющаяся от 1 до 3 су, смотря по расстоянию. Почта в 1818 году получила новую организацию и отдана была в ведение министра иностранных дел, которому присвоено было и звание интенданта почт.

Этот период почты в Италии представляет живой интерес вообще в истории почты. Здесь повторяется сделанная еще раньше во Франции в 1653 г. попытка введения оплатных билетов (post-payé). Для облегчения различных формальностей при записи платы за письма в книгах и на самых отправлениях, сильно замедлявших операции, почтовое управление придумало более удобный и менее дорогой способ, который заключался в издании (17 ноября 1818 г.) особой штемпельной почтовой бумаги (carta postale bollata). Эта бумага издавалась Главным Управлением Почт и продавалась в почтовых учреждениях и в табачных лавочках, получавших за эту продажу комиссионное вознаграждение. Бумага была 3 ценностей, различного формата для каждой: в 15 сант. за простое письмо до 15 миль, 25 сант. до 35 миль и 50 сант. свыше 35 миль. На штемпеле было

изображение скачущего конного курьера. Бумага должна была складываться так, чтобы штемпель был виден, и адрес требовалось надписывать тем же почерком, которым написано письмо. В следующем году рисунок штемпеля был заменен орлом с короной и савойским гербом в щите. Новый тариф был установлен в 5—75 сант., а вес простого письма в 6 грамм.

Эта бумага, мало понятая современниками и мало применявшаяся, просуществовала до 1836 г., когда она королевским декретом была отменена. Таким образом, и эта бумага оказалась не более счастливою, чем появившиеся во Франции на полтораста лет ранее оплатные билеты. Впрочем, эта неудача может быть об'яснена тем, что итальянская штемпельная бумага не была в настоящем смысле знаком почтовой оплаты; она давала лишь право, в виде исключения из государственной почтовой регалии, обмениваться письмами, помимо почтовых курьеров, другими средствами. Если бы кто-либо сдал на почту письмо, написанное на этой бумаге, то адресат был бы обязан уплатить установленную таксу за письмо.

Отсюда можно вывести заключение, что настоящий почтовый знак оплаты тогда еще не появился на свет, ибо он, раз возникнув, уже не мог умереть.

Упомянем еще об одной неудачной попытке, сделанной в Швеции в 1823 г. членом верхней палаты Трефенбергом, проект которого ввести штемпельную бумагу для писем был отвергнут значительным большинством, и перейдем к почте в Англии, где этот вопрос получил окончательное разрешение.

Во время войны между Англией и Шотландией (1481 г.) для установления возможно правильных сношений с Лондоном по приказанию Эдуарда IV была создана система сменных станций (реле) и курьерских курсов. После смерти короля это учреждение пришло в упадок, но было вновь вызвано к жизни во второй половине XVI века (при Генрихе VIII) созданием особой должности «почтмейстера» (Master of the Post), на которую назначен был Бриан Тук. Нельзя, правда, ска-

зать, чтобы это учреждение вызвало к себе общий интерес, если принять во внимание, что во времена Елизаветы государство тратило на содержание почт всего 50.000 ф. ст. Неудивительно поэтому, что на ряду с государственной почтой могло получить значение частное предприятие, основанное купцами, с особым почтмейстером во главе (Strangers Post) для сношений с другими странами. Эта почта дала непосредственный толчок к тому, чтобы при Якове I, в видах усиления королевской власти, была учреждена «общая почта для внутренних писем». Затем при Карле I (1625—1649) почта была формально об'явлена государственною регалиею.

Под господством Кромвеля (1649—1657), пользовавшегося почтою для особых государственных целей, после одоления различных трудностей политического характера, была создана в Лондоне особая городская почта. Учредителем ее был Роберт Муррей, по ремеслу обойщик, который ввел для писем таксу в один пенс (Penny-Post). Протестантская партия усмотрела в этом учреждении агитационное средство иезуитов и сильно агитировала против него. Правительство сначала относилось выжидательно, но, убедившись, что городская почта, особенно при приемнике Муррея, Довкре, достигла значительного расцвета, оно, учтя получаемые выгоды, взяло почту в свои руки.

В 1683 г. был введен треугольный ручной штемпель, накладывавшийся на бумагу в знак оплаты письма.

Основание теперешней английской почты было положено декретом 1710 года (королевы Анны), которым устанавливалась новая организация, остававшаяся в силе до 1837 года. Во главе главного почтового управления был поставлен генерал-почтмейстер, а в городах Лондоне, Эдинбурге, Дублине, Нью-Йорке и в Вест-Индии устроены почтовые конторы. В это же время в Англии произошло немаловажное событие. Некто Рольф Аллан предложил (в 1720 г.) соорудить сеть побочных путей, которые примыкали бы к главным государственным почтовым курсам. Правительство передало это дело и его эксплоатацию инициатору плана «побочных почт»

(Cross Postes) в аренду за годовую плату в 60.000 ф. стерл. Несмотря на такую сравнительно высокую плату, Аллан сделал блестящие дела. Подобно Турн-Таксисам в Германии, он собрал большие богатства, значительную часть которых употребил на благотворительные цели. После смерти Аллана в 1764 г. все его учреждения перешли в ведение государственной почты. За финансовое значение предприятия Аллана говорит то, что в последний год его управления оно дало чистой прибыли 200.000 фунт., т.-е., значительно больше, чем давала когда-либо государственная почта. Последнее обстоятельство, впрочем, об'яснялось прежде всего предоставлением почти безграничных льгот в почтовой оплате. Льготы эти сначала были ограничены, а затем и совершенно упразднены. Эта мера совпала с реформою Роуленда Гилля, о которой будет сказано ниже.

Другим реформатором английской почты был Джон Пальмер, который, в виду недостаточности средств передвижения и чрезвычайно примитивного порядка пересылки денег, предложил правительству привлечь для перевозки пассажиров частных предпринимателей и тем из них, которые достигнут наибольшей быстроты сообщения, предоставить право перевозки почты. Они освобождались от уплаты подорожных пошлин, но должны были сдавать в казну некоторую часть своих доходов. Министр Питт тотчас же оценил важность такой меры и институту почтовых карет (Mail-Coaches) было положено начало. 8 августа 1784 г. совершена первая поездка между Лондоном и Бристолем. С помощью почтовых карет письменная почта обменивалась в три раза быстрее, чем при прежних средствах доставки.

Три важных почтовых события совпали в Великобритании к концу 18 столетия. О двух первых—принятии в казну предприятия Аллана и учреждении института почтовых карет—мы уже упомянули. Третьим крупным нововведением было установление правильной морской почтовой службы, вступившей в действие в 1799 г. Прежде письма в заморские страны пересылались с

частными судами и такая доставка не отличалась правильностью.

Касаясь других стран, можно указать, что германская почта Турн и Таксисов постепенно распространила свою сеть сообщений на все государства, прямо или косвенно связанные с Германско-Римскою империею.

В Испании после устройства сообщения между Брюсселем и Мадридом эта почта получила монопольные права во всей стране. Здесь она, правда, встретила значительное сопротивление со стороны стоявших под покровительством провинциальных и городских управлений хорошо организованных корпораций посыльных, но все же продержалась до XVII столетия.

Единое государственное почтовое учреждение было установлено лишь в 1716 г.

Приблизительно в таком же положении была почти вся почта в Италии до соединения ее в единое королевство в 1861 г.

В Голландии учреждения городских почтовых посыльных примкнули к международным линиям Таксисов, устроив в 1633 г. эстафетную почту из Брюсселя через Калэ в Лондон и в 1642 г. конную (верховую) из Речмонда через Утрехт в Амстердам. В 1747 г. Гаагский магистрат предоставил наместнику право назначать почтмейстеров и в провинции. С 1752 г. в Голландии вступает в действие государственная почта; в 1806 г., по возведении Голландии в королевство, ее почта подчиняется генерал-директору, все еще продолжая в виде аренды оставаться в руках Турн и Таксисов (до половины XIX ст.).

В Швейцарии после некоторых частных предпринимателей и главным образом фамилии Таксисов кантональное правительство об'явило в 1675 г. почту регалиею и об'единило все прежние постановления в один почтовый устав (1681). После всестороннего упорядочения дела в 1693 г. состоялось установление почтового сообщения через С.-Готард с Миланом. Нужно, однако, заметить, что уже в 1653 г. житель гор. Лугано Диэго Мадерни получил привилегию на введение пра-

вильного почтового сообщения между Люцерном и Италией, но очевидно, он этим правом не воспользовался.

В Швеции почта стала развиваться при Густаве Адольфе в виде регулярных сообщений с ленными владениями за Балтикой (Бременом, Веймаром, Померанией). В 1631 г. введено сообщение между Стокгольмом и Гамбургом, при чем почта на случай аварии заделывалась в непромокаемые ящики. Помимо почт, содержимых почтовым управлением, в Швеции существует еще с древних пор своеобразное учреждение, заключающееся в том, что владельцы отдельных крестьянских усадеб, называемых почтовыми дворами, доставляют почту своими лошадьми. Кроме того, из старинного гостеприимства, в силу которого сельские жители давали проезжающим не только кров

Верховой почтальон XVIII века.

и продовольствие, но и отправляли их дальше, установилось для придорожных жителей узаконенное ныне обязательство давать лошадей для экстрапочт.

В Соед.ШтатахАмерики до об 'явления независимости почта состояла в ведении генерального почтамта в Лондоне (1710), а затем, на основании союзной конституции, вошла в ведение союзного правительства.

Из приведенного выше обзора почтовых сношений в главнейших странах Западной Европы приходится вывести заключение, что за весь период от средних веков до второй половины XVIII столетия развитие этого

Почтовая повозка конца XVIII века.

дела шло чрезвычайно медленно, почти без существенных перемен, и заметное оживление началось лишь с конца названного века и достигло своего расцвета в XIX ст. Суммируя все сказанное, в истории развития почтовых учреждений можно различить три стадии. На первой из них почта назначалась лишь для пересылки правительственных сообщений и иногда—для раз'ездов чиновников; частные же лица вовсе не могли ею пользоваться и должны были в случаях надобности прибегать к помощи собственных наемных посыльных или «оказий», что сопряжено было с большими затратами и затруднениями, не представляя в то же время никакой гарантии. Во втором периоде почтовые учреждения создавались преимущественно корпорациями, в распоряжении

которых эти почты сначала и состояли, делаясь, однако, постепенно доступными и для лиц, не входивших в состав корпораций. В третьем периоде учредителем почты вновь является государство, раскидывающее правильную сеть почтовых учреждений по всей стране, вначале только для целей правительственных, допуская, однако, к участию и частных лиц за плату, пока, наконец, пользование почтою не становится почти всеобщим. Мало-по-малу почтовое дело переходит за пределы государства и становится международным учреждением связи, регулируемым союзными договорами.

Первый вид почты наиболее ясно выступает в древности; почта корпораций возникла в средние века и в исходе их, но и тогда уже в отдельных случаях начали появляться правительственные почты. Почта третьего периода—государственная почта—является достоянием нового времени и в своем развитии сливается непосредственно с современной почтой мирового масштаба и значения.

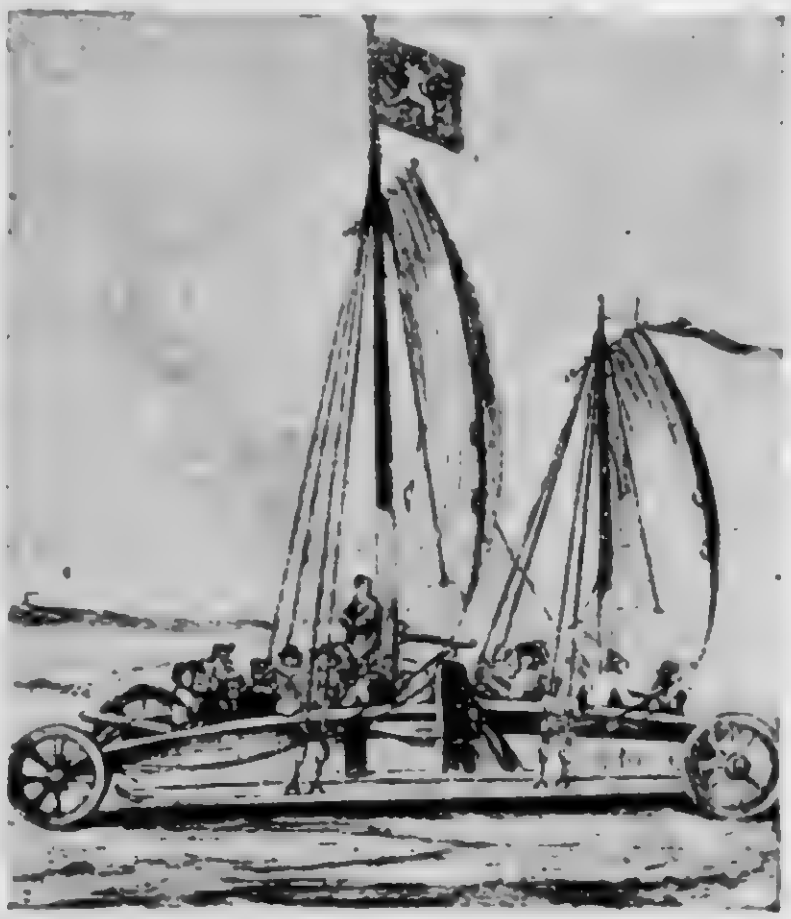
10. Почта, как средство для перевозки пассажиров.— Развитие и усовершенствование перевозки.

В настоящее время в понятие о почте входят, главным образом, письма, посылки и вообще всякие виды почтовой корреспонденции.

Но необходимо иметь ввиду ту важную роль, какую играла почта до появления железных дорог, как средство для перевозки пассажиров. Сопоставляя все исторические данные, можно вывести заключение, что почтовые сообщения с перевозкою пассажиров начали вводиться в Европе с середины XVII столетия. Выше мы уже имели случай упомянуть, как плохи были экипажи и как медленно подвигалось их усовершенствование. Относительно скорости движения можно составить понятие из того, что установленная в 1754 г. ежедневная почта (Journalière) между Берлином и Потсдамом совершала этот переезд в 20 километров в 4 часа, т.-е.,

по 4½ километра в час, что считалось уже изумительною скоростью. Во Франции скорость движения не превышала 8—14 лье (27,2—47,6 клм.) в день.

В каком виде дело обстояло в Англии, можно судить по тому, что в конце XVII столетия один из членов нижней палаты воскликнул: «если бы кто предложил устройство правильного экипажного движения, чтобы мы совершили путь из Лондона в Эдинбург в 7 дней (560 клм.) и во столько же дней обратно, то разве мы не отправили бы такого человека в дом сумасшедших?» Между тем, 50 лет спустя именно такое сообщение было открыто между названными городами. Главным образом в Англии введение почтовой кареты встретило самых ожесточенных противников, при чем главною причиною выставлялся вред путешествий вообще и в каретах в особенности, где путешественник подвергается всевозможным неприятностям, не говоря уже об антигигиенических условиях, влекущих заразу и т. п. Очень характерно в данном отношении замечание Гогарта, приводившееся, как аргумент против введения почтовых карет. «Другим неудобством — иронизирует он—являются слишком хорошие компании в удобной почтовой карете, всегда наполненной красивыми, изящно одетыми женщинами, чего парламент не должен бы терпеть: пассажиры сидят так, что они должны смотреть друг на друга, отчего происходит не только весьма опас-



Голландская парусная повозка середины XVII века.

ное замешательство глаз, а иногда и весьма неприличное, вызывающее улыбки с обоих сторон, замешательство ног и отсюда, наконец, часто невозможность распутать замешательство душ и мыслей».

Расцветом почтовых карет следует признать начало и первые десятилетия XIX века. С тех пор, как в За-

Почтовые парусные сани в Аляске XIX века.

падной Европе начали строить дороги по предложенной английским инженером Мак Адамом в 1819 году новой системе, сразу стал заметен большой под'ем в деле экипажестроения; не отстала в этом и почта. В короткое время почтовые экипажи с рессорами, мягкими сиденьями, спинками и проч. приняли такой усовершенствованный вид, что по сравнению с неуклюжими повозками конца предшествовавшего века разница сразу оказалась такая, какой в прежнее время не замечалось за многие столетия. Необходимо при этом иметь в виду

огромное разнообразие почтовых экипажей в зависимости как от целей, которым они служили, так и от местностей и времени года.

Хотя с появлением железных дорог служба почты для перевозки пассажиров сократилась в громадных размерах, тем не менее, и до настоящего времени почтовые омнибусы действуют во многих местах, куда еще железные дороги не проникли, где сооружение последних сопряжено с большими трудностями, как, например, в гористых местностях, в Швейцарии, в Тироле и др. Как велико разнообразие типов почтовых экипажей вообще,

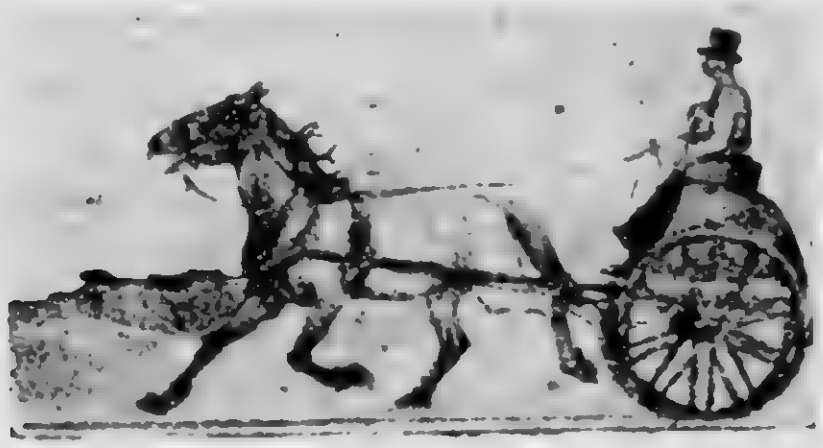
Почтово-пассажирская повозка XVIII века.

видно уже из того, что в одной, напр., Германии их насчитывается до 18 и почти то же самое и в других странах. Во многих случаях ничто не забыто, чтобы сделать для пассажира проезд возможно приятным и неутомительным.

Польза, которую в свое время внесли почтовые экипажи в общественную жизнь народов, была так велика, что даже в век пара и электричества сохраняется еще ореол поэзии, созданный некогда звуком почтового рожка.

Как на одну общую характерную черту эпохи развития экипажного почтового движения, можно указать на то, что как в Западной Европе, так и в России до конца XVIII столетия, а в некоторых странах даже и в начале XIX ст. почты возились отдельно в почтовых

повозках, а пассажиры ездили в своих или наемных экипажах, пользуясь почтовыми лошадьми, уплачивая за них прогонные деньги по расстоянию и количеству лошадей. Возить пассажиров с почтою тогда еще строго запрещалось и только с конца XVIII стол. стали строить экипажи для совместной возки пассажиров и почты. Так, мы уже упоминали, что в Англии первые почтовые кареты выехали 8 августа 1784 г. (на пути Лондон — Эдинбург).



Почт. двуколка в Дании XIX века.

Типы почтовых карет были чрезвычайно разнообразны. На своих тяжелых стоячих рессорах, на которых качался больших размеров кузов, они имели очень громоздкий вид. Рассчитывались кареты на помещение почтовых грузов частью внутри, частью снаружи экипажа, и на 6—10 пассажиров, размещавшихся также внутри и снаружи. На переднем сиденьи помещались кучер и кондуктор; последний иногда сидел на заднем высоком сиденьи. Упряжка была парная, дышловая, с парою лошадей впереди; иногда вторая пара впрягалась по бокам.

Перевозка почты в Дании XIX в.

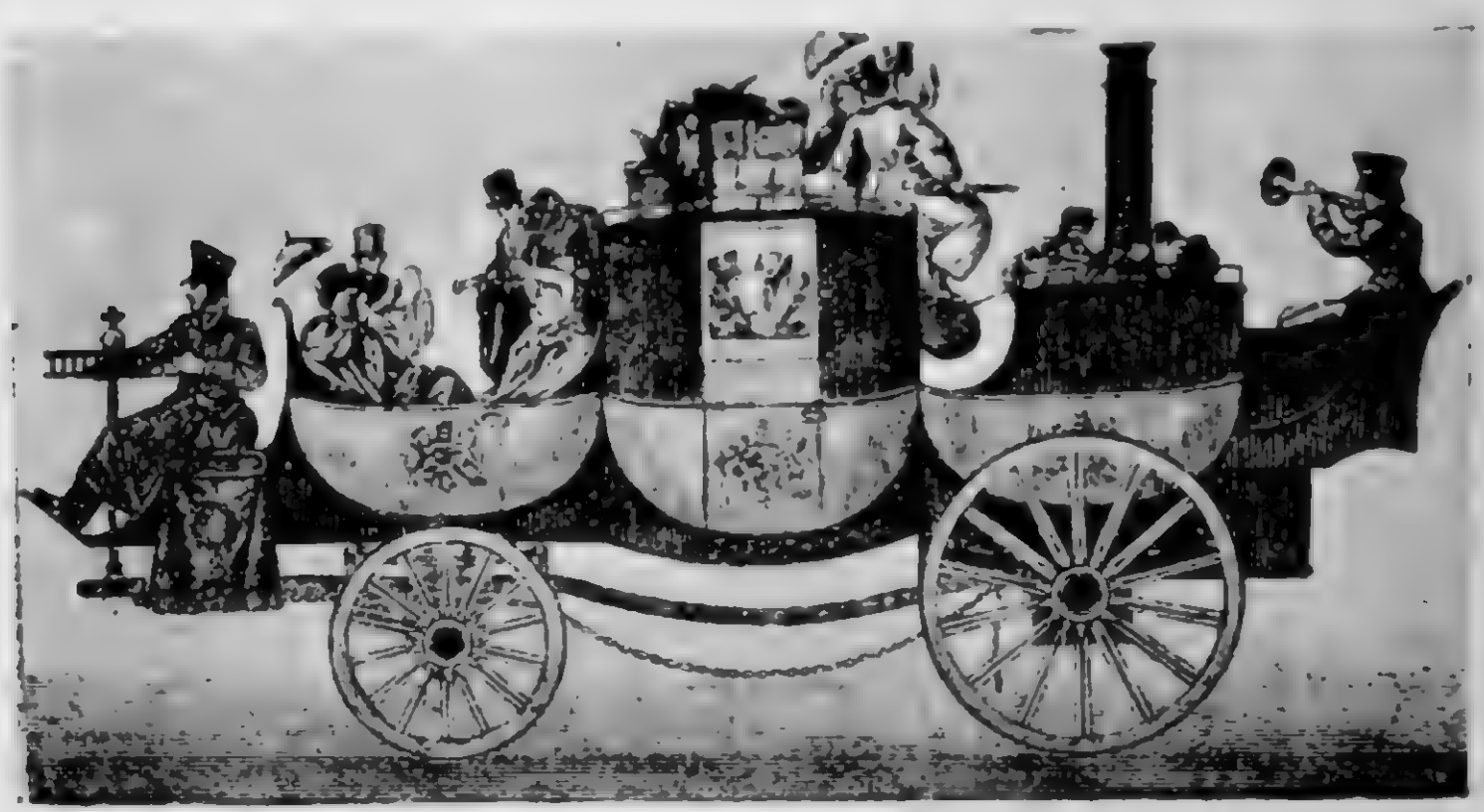
О способах путешествий в ту эпоху до нас дошло много рассказов различных авторов. Сопоставление этих рассказов и описаний с тем, что имеет место в настоящее время, позволяет составить яркое представление, каких громадных успехов достигло человечество на протяжении всего 100—125 лет, какая огромная разница лежит между настоящим и прошлым. Мы привыкли ныне смо-

Почтовый дилижанс XIX века.

треть, как на нечто совершенно обыденное, на поезда железных дорог, несущиеся со скоростью 60—70 и более килом. в час, на пароходы, плавающие по океанам, автомобили, аэропланы, пересекающие воздушное пространство. Нам трудно представить себе, что совершенно другая картина была в конце XVIII века. Макензи в своей «Истории XIX столетия» приходит к такому заключению: «Большинство людей с трудом обладало тогда средствами удаляться от своего жилища далее скромного расстояния, какое можно пройти пешком. Человеческое общество состояло из множества мелких общин, живших

отдельно, друг друга не знавших и потому питавших взаимные антипатии».

Самые путешествия в экипажах, предпринимать которые могли сравнительно очень немногие, были сопряжены с большими трудностями, опасностями и неудобствами. Почта часто подвергалась в пути нападениям

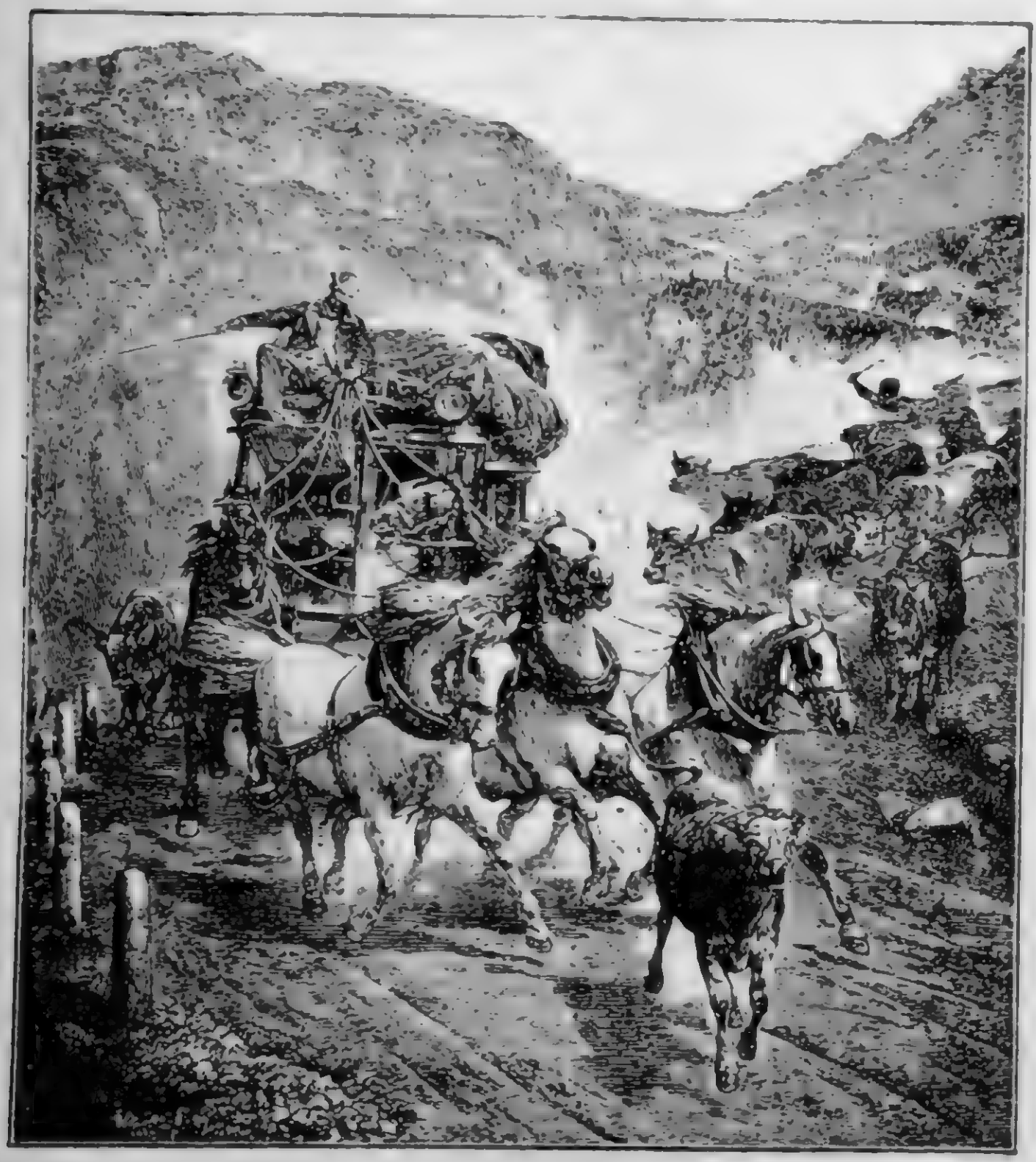


Автомобиль в Англии 1820 г.

разбойников, и случаи ограбления и убийств были делом обычным, а потому приходилось ездить хорошо вооруженным. Почтальоны и кондуктора, охраняя почту, совершали подвиги самоотвержения и храбрости, нередко падая при этом жертвою долга. Особенною опасностью грозила зима, когда во время глубоких снежных заносов тяжелые экипажи застревали в снегу. Один такой случай приводится в записке от 1831 года. 1 февраля почтовая карета из Дэмпфри, доехав до Моффата, не могла продолжать путь. Тогда кучер и кондуктор отправились дальше на верховых лошадях; но не проехали они и несколько миль, как лошади не могли двигаться дальше в глубоком снегу. Отправив лошадей обратно, оба человека продолжали путь пешком; вскоре, однако, они выбились из сил, и через несколько дней

были найдены их мертвые тела, а почтовые мешки— привязанными к столбу при дороге.

Сколько сопровождающим почты приходилось терпеть и переносить трудностей, можно заключить из того,



Почта чрез С.-Готард.

что нередко их снимали с экипажа полузастывшими от холода; местами, где дороги, которые вообще не отличались хорошим состоянием, были особенно плохи, кучеров привязывали или пристегивали к сиденью, чтобы

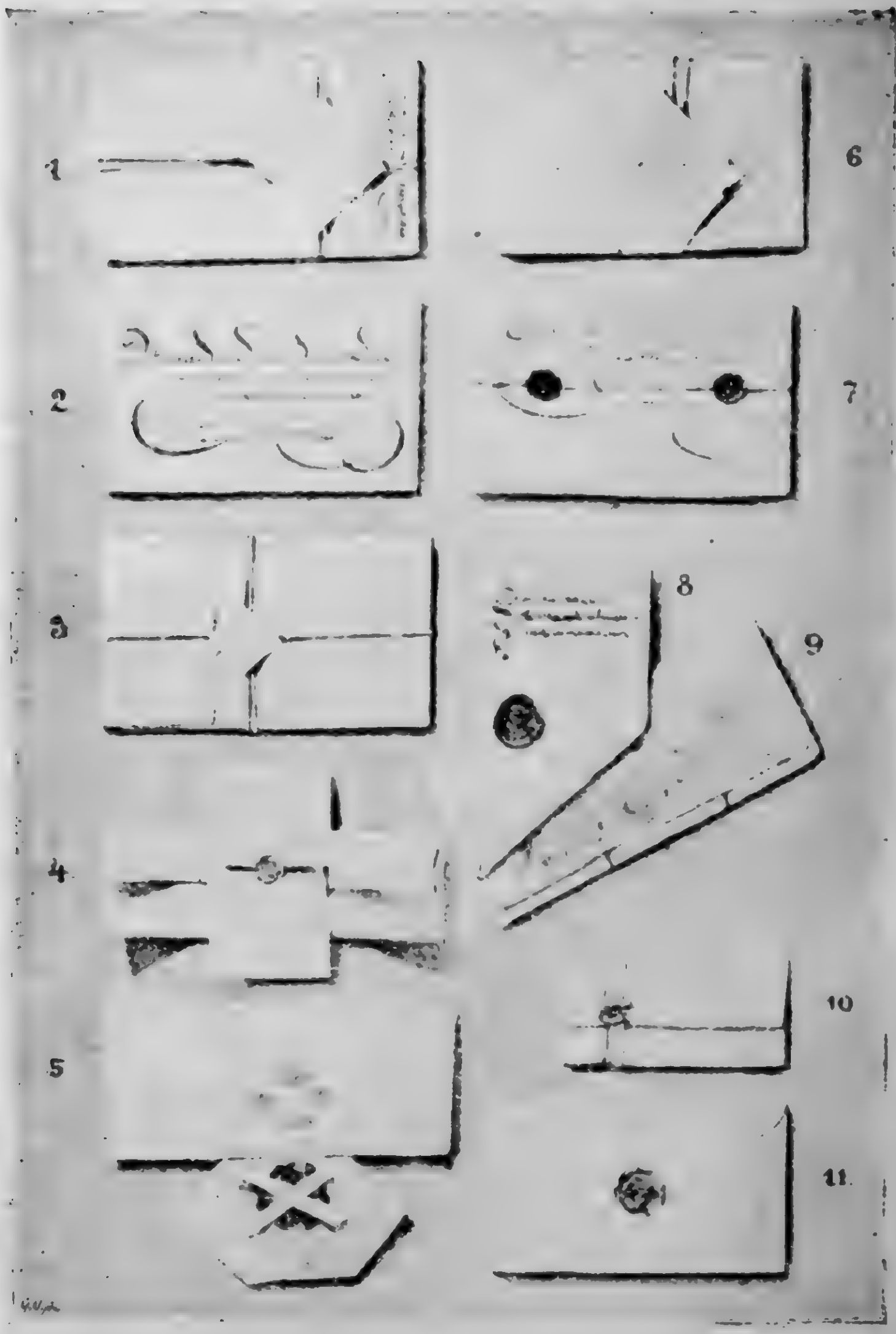
Английский почтовый дилижанс.

их не сбросило от толчков. Скорость езды была различна, в зависимости от состояния дорог и времени года ;хотя правилами она устанавливалась местами 4,5 миль, местами 6 и даже 10 миль (7, 9, и 15 клм.), но на практике она редко достигалась.

В местности, лежавшие в стороне от главных дорог, доставка почты производилась пешими посыльными, проходившими пространства в 55, 75 и даже 100 килом. в неделю, за что им уплачивалось от 5 до 7 шиллингов (приблизительно от $2^1/_2$ до $3^1/_2$ руб.).

11. Связь между почтой и газетным делом.—Влияние почты на развитие прессы.—Виды и способы писания писем. — Конверт.

Прежде чем перейти к событиям, приведшим к дальнейшему развитию почтовых сношений, необходимо обратить внимание еще на одно весьма важное обстоятельство, а именно—на тесную связь, установившуюся между почтой и прессой. Если не считать публиковавшихся в Риме протоколов сенатских заседаний и постановлений (Acta Senatus), а также отчетов о народных заседаниях и о разных других общественных происшествиях (Acta diurna populi romani), а затем в XII и XIII стол. передачи известий гонцами монастырей и университетов, то следует признать, что первые газеты стали появляться в конце XV стол., вслед за изобретением в 1436 г. книгопечатания. Самые названия первых органов печати, появившихся в Германии, указывают на тесное единение между почтой и прессой. За «Газетой Главного Почтамта» во Франкфурте на М. следовали: «Почтальон», «Почтовый Вестник», «Почтовый Курьер» и т. п. В свою очередь тогдашние почтмейстеры быстро усвоили и учли те преимущества, которые им давало их служебное положение, и задавались целью самостоятельно издавать газеты. Читатели же газет того времени очень скоро убедились, что далеко не все, что появлялось



Способы заделывания писем.

в печати, соответствовало действительности. Сообщениям, появлявшимся в изданиях почтовых чиновников, доверяли больше, и этим доверием последние старались воспользоваться. Получилось так, что узловые пункты почтового обмена стали в то же время и центрами газетной литературы. В Пруссии начальники почтовых учреждений в продолжение около двух столетий издавали собственные газеты. Наиболее выдающиеся газеты того времени имели иногда своих курьеров, некоторые же учреждали для ускоренного получения сведений голубиную почту.

Но не только газетное дело обязано почте своим успехом и процветанием,—ее влияние распространялось и на все другие произведения печати.

Раньше уже говорилось о том, какие способы существовали в древности для писания писем и какими для этого пользовались материалами. В средние века развитие писания писем шло довольно медленно. Это об'ясняется, помимо отсутствия удобных способов сообщения, малым распространением грамотности (так что многим при отправлении и получении писем приходилось обращаться к помощи особых писцов и чтецов), а равно и дороговизною материалов для письма. Лишь с изобретением в X веке тряпичной писчей бумаги начинается громадный рост издания книг и письменности. Вскоре образовалась особая отрасль производства почтовой бумаги. Однако, все еще недоставало одной важной придачи, без которой мы ныне не можем представить себе письмо, это—его оболочки, к о н в е р т а.

Как мы уже видели выше, обычай заделывать письма—древнего происхождения. В средние века различали два вида писем: «litterae clauses» и «litterae patentes». На первых—«з а к р ы т ы х»—печать из воска помещалась на самом письме, ко вторым же (patentes) печать только привешивалась, иногда закрытая особым капсулем—это были так называемые «патенты». Такие письма для отправки зашивались еще в мешочки. Около середины XVI столетия появился впервые в Европе с у р г у ч. Полагают, что он -китайского происхождения.

Первое наставление к изготовлению сургуча было опубликовано Самуэлем Циммерманом в Аугсбурге в 1579 г.

Как воск, так и сургуч требуют нагревания,—и многие находили это неудобным и прибегали поэтому к облаткам из теста, окрашенным в красный цвет; на них печать выдавливалась через бумагу. Потом место облатки заступила во многих случаях (особенно в казенных учреждениях) бумажная наклейная печать.

До введения конверта письмо обычно складывалось, при чем оборотная сторона листа служила оболочкой и на ней писали адрес. Для лучшей заделки через письмо иногда пропускали полосу бумаги, пергамента или шнур. Способы складывания бумаги были весьма различные, в зависимости от фантазии отправителя письма. О первоначальном появлении конверта-оболочки не имеется определенных сведений. Сначала для предохранения нужной стороны письма от загрязнения письмо завертывали в другую бумагу, что можно уже признать за начало конверта. О начале конверта существует такая версия. Живший в Брайтоне в Англии в тридцатых годах XIX стол. книгопродавец Бремер любил выставлять в своем окне стопами писчую бумагу, от большого до самого малого формата, вплоть до маленьких карточек. Эти карточки особенно нравились дамам, но явился вопрос, как их складывать, как предохранять. Изобретательному торговцу пришла мысль сделать оболочки при помощи жестяных шаблонов различных форматов и, когда это ему блестяще удалось, он вошел в сношение с фирмою Добе в Лондоне, которая и принялась за фабричное изготовление таких оболочек. В следующем же году Эдвин Гилль и Варрен де-ла-Рю изобрели первую машину для выделки конвертов, которая их автоматически складывала. Этим было положено начало новой отрасли промышленности. На первой всемирной выставке в Лондоне, в 1851 г., были еще только конверты английского производства и одной брюссельской фирмы, тогда как на второй выставке, в 1862 г., появились уже экспонаты почти всех цивилизованных стран. Первые конверты имели тот

недостаток, что их приходилось закрывать облатками или печатью, пока не был придуман способ проклейки свободного клапана, служащего для заделки. Первые усовершенствованные машины Пуарье (Poirier) в Париже производили в 10 часов до 25.000 совершенно готовых и уложенных в коробки конвертов.

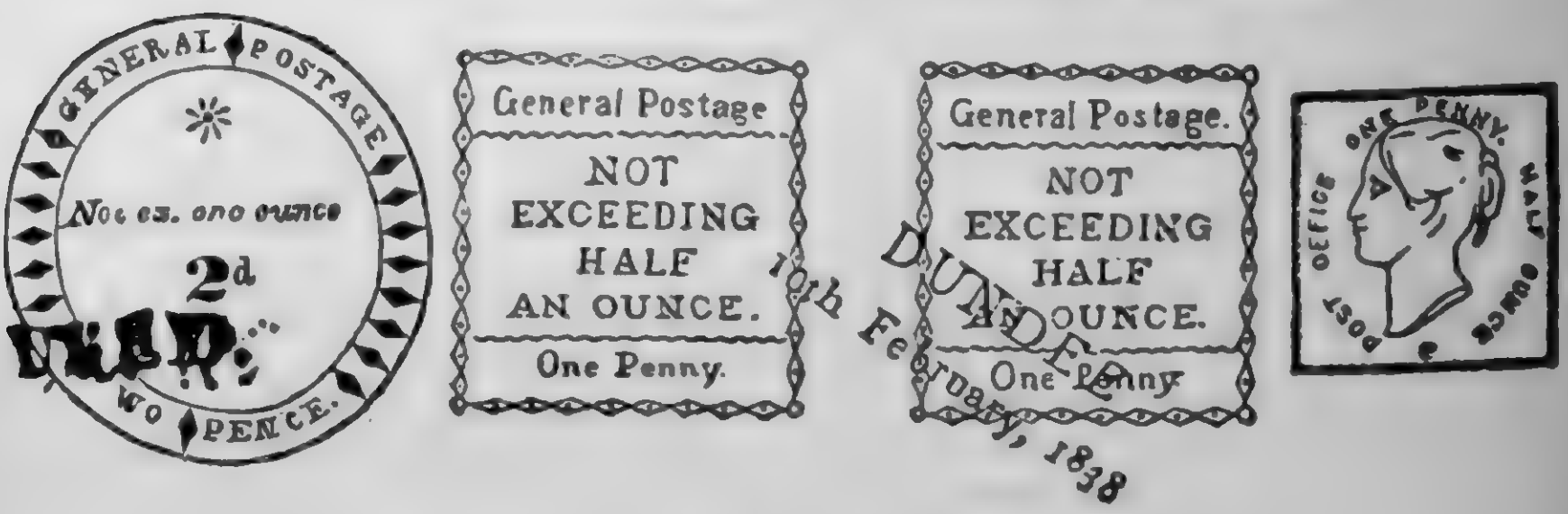
12. Почты в XIX столетии. — Почтовые таксы. — Введение оплаты писем посредством штемпельных конвертов и почтовых марок. — Установление однообразного тарифа. — Политико-экономическое значение реформы Роуленда Гилля.

Краеугольным камнем в деле развития письменной почтовой связи являются две богатые последствиями реформы первой половины XIX века — установление однообразной таксы для всех видов корреспонденции и введение знаков почтовой оплаты. Несостоятельность существовавших способов оплаты и исчисления такс и необходимость коренных изменений чувствовались и сознавались уже давно, но или время еще не пришло, или не находился достаточно предприимчивый и энергичный человек, способный поставить все дело на новых началах.

Чтобы иметь понятие о разнообразии такс, существовавших в конце XVIII стол., достаточно указать, что, напр., в Англии за простое письмо взималось: до 15 миль 3 пенса, до 30 м.—4 п., до 60 м.—5 п., до 100 м.—6 п., до 150 м.—7 п., свыше 150 м.—8 пенсов, в Шотландии—1 шилл. При этом расстояние исчислялось не по прямой линии, а по дорогам. Насколько тогда высшие чиновники дорожили фискальными интересами в ущерб населению, видно из того факта, что когда однажды жители двух городов ходатайствовали о том, чтобы почта пересылалась по ближайшей между ними дороге, по которой письма доходили бы днем скорее, главный почтмейстер высказался против удовлетворения этого ходатайства, мотивируя свое отрицательное отношение тем, что по кратчайшему пути плата должна

быть на 1 пенс дешевле, и казна потерпит убыток. С другой стороны, доровизна такс приводила к многочисленным обходам казны путем пересылки писем частными средствами. По уверению одного современника, пять шестых писем из Манчестера в Лондон пересылались помимо почты. Такса заграничных писем была такая сложная, что при обмене с несоседними странами почти не поддавалась исчислению. Обычно за такие письма с отправителя взималась лишь плата до границы своего государства, а за остальной путь плата взыскивалась с получателя.

Ясно было, что такое положение вещей, убыточное для государства и не удовлетворявшее население, не



Образцы марок Джемса Чельмерса.

могло долее держаться. Мы уже видели выше, что попытки ввести оплатные знаки и упростить пересылку делались неоднократно, но безуспешно. Об'яснить это можно, отчасти, недостатками самих проектов, а, отчасти, и преждевременностью их. История многих изобретений показывает, что они, как бы опережая свое время, часто не находят себе применения, остаются в забвении и лишь много спустя всплывают в виде нового открытия более счастливого изобретателя, в новой, более благоприятно сложившейся обстановке и при более созревшей потребности в них. Нечто подобное случилось и с почтовою маркою.

В 1834 г. издатель газет в Лондоне Роберт Найт (Knight) предложил взимать плату за пересылку газет

вперед и установить для этого бандероли со штемпелем в 1 пенс, которые продавались бы в почтамтах. Это предложение не прошло. Несколько лет спустя (1837 г.) Роуленд Гилль (Rowland Hill), которого принято считать создателем почтовой марки, внес в парламент предложение о введении штемпельных конвертов. Однако, его предложение не встретило сочувствия, ибо члены парламента выразили опасение подделки таких оболочек. Тем

Первый штемпельный конверт Мильреди и первая марка в Англии.

временем некто Джемс Чельмерс (Chalmers), занимавшийся этим вопросом с 1834 г., внес предложение о наклейной марке, которую изготовил в своей типографии. Департамент казначейства назначил конкурс (в 1837 г.) на представление образцов таких знаков. Из многочисленных представленных образцов премированы и приняты были: штемпельный конверт Мильреди (Milready) и наклейная марка Чевертона (Cheverton). Мильреди изобразил на конверте целую аллегорическую картину, представлявшую величие и могущество Великобритании. Этот конверт сделался как бы родоначальником всех государственных штемпельных почтовых конвертов, введенных вскоре во всех почти странах, хотя сам он

публикою остался почти незамеченным, что можно отчасти об'яснить сложностью композиции и недостаточной практичностью, так что через несколько месяцев он был из'ят из обращения. Проведение и осуществление самой мысли удалось Роуленду Гиллю. Уже в предшествовавшей своей записке: «Почтовая реформа» он предлагал введение почтовых марок для облегчения процесса взимания платы. Самым же важным делом Роуленда Гилля было проведение однообразной таксы за письма, так назыв., пенни-системы (Penny-System).

Эта система сводилась к установлению платы в 1 пенс за простое письмо весом в ½ унции, без различия расстояния, во всей Англии, с постепенным повышением, в зависимости от веса письма. Задача была не из легких, тем более, что Роуленд Гилль не был почтовиком и ему с самого начала пришлось выдержать отпор специалистов, враждебно отнесшихся к затеям «дилетанта». Но энергичный и предприимчивый организатор не смутился, не уступил, издал ряд новых статей и после долгой и упорной борьбы с консервативными кругами ему удалось достигнуть цели и в результате почти одновременно получили осуществление обе реформы: 10 января 1840 г. была введена первая почтовая марка, а 6 мая того же года—однообразная оплата в 1 пенс (Pénnyporto).

Впоследствии между Роулендом Гиллем и Чельмерсом, в особенности между их наследниками, возник спор относительно первенства в деле изобретения марки, который так и остался не разрешенным; мнения исследователей и филотелистов на этот счет расходятся

Введение однообразной таксы по проекту Роуленда Гилля представляет одну из важнейших эпох в истории почты. Подобно всем реформам, ее пришлось отвоевывать шаг за шагом. Но как бы то ни было, однообразная дешевая плата дала поразительные результаты. В 1839 году число поданных в Великобритании писем было 82.500.000. В первый же год введения новой системы (1840 г.) оно возросло до 169.000.000.

Правда, в некоторых сочинениях по истории почты указывается на то, что в вычислениях, положенных Гилем в основу его проекта, были допущены некоторые неточности, некоторые факторы совершенно отсутствуют, что привело к невыгодным для казны финансовым ре-

Роуленд Гилль.

зультатам. В то время как валовой доход английской почты в 1839 г. составлял 2.390.000 ф. ст., расход—756.000 ф. ст., чистая прибыль—1.634.000 ф. ст., первый год введения реформы (1840) дал чистой прибыли только 501.000 ф. ст. (при доходе в 1.359.000 и расходе в 858.000 фунт. стерл.) и лишь в 1874 г., т.-е., через 25 лет, впервые прибыль превысила цифру 1839 года,

дав 1.736.000 ф. ст. Отсюда реформа характеризуется как бы невыгодной для государства. Но если глубже посмотреть на вещи, то нельзя согласиться с таким чисто фискальным воззрением на дело. Нужно прежде всего не смотреть на почту, как на источник обогащения. Выгоды, которые доставляет населению, а следовательно, и государству, во всех проявлениях общественной жизни (культурно-просветительной, научной, коммерческой и частной) свободный, удобный и дешевый почтовый обмен, настолько велики, что с ними не могли бы сравняться никакие денежные прибыли от спекулятивной эксплоатации почты. Каждый значительный успех в области почтовой связи немедленно оказывал благотворное влияние и на другие стороны жизни.

3. Заключение международных почтовых договоров и основание Всемирного Почтового Союза.—Международные почтовые конгрессы и дальнейший порядок развития различных видов почтовой корреспонденции. — Культурное значение Союза. — Почтовые ящики для писем. — Введение почтовой карточки.

Однообразная такса, введенная по примеру Англии во всех других странах, дала толчок к дальнейшим реформам, приведшим к созданию Всемирного Потового Союза. Но прежде, чем перейти к этому событию, нам необходимо еще сказать несколько слов об условиях и обстоятельствах, непосредственно предшествовавших ему. Когда однообразная такса установлена была во всех странах во внутренних сношениях и с нею уже достаточно свыклись, то вскоре должна была возникнуть мысль об усовершенствовании обмена с другими странами. Первым таким последствием явилось образование в 1850 г., т.-е., уже через десять лет после реформы Гилля, Австро-Германского Почтового Союза, об'единившего 16 отдельных почтовых управлений.

Следующим этапом в развитии международного почтового обмена на основах однообразной таксы явилась Парижская конференция 1863 года, в которой принимали

участие следующие государства: Австрия, Бельгия, Великобритания, Дания, Италия, Испания, Нидерланды, Португалия, Пруссия, Франция, Швейцария, Соединенные Штаты, Ганзейские города, Коста-Рика и Сандвичевы острова. Цель этого конгресса ограничивалась установлением и обсуждением различных принципов для факультативного руководства при заключении международных почтовых договоров между различными государствами. Инициатива созыва этой конференции принадлежит Соединенным Штатам Америки. Тогда еще не имелось в виду образование почтового союза, но все же эта конференция сильно повлияла на дальнейшее развитие этой идеи, которая зародилась уже давно, но не находила достаточно подготовленной почтвы. Так, в XVIII столетии саксонской коммерции советник Марпергер высказывал идею о соединяющем народы средстве связи, но он тут же признавал, что такая обнимающая весь мир «дружественная корреспонденция» (Amicable Correspondenz) едва ли может состояться. В начале XIX столетия германский ученый Клюбер в изданной им в Эрлангене (1811 г.) записке о почте в Германии выразился: «В почтовом деле, как в искусствах и науках, должен преобладать в полном об'еме космополитический всемирный дух. На почту, для правильной оценки ее высокого значения, следует смотреть, как на учреждение мировое».

В конце 1868 года в органе образовавшегося после Австро-Германского Северо-Германского Союза (после войны 1866 г.) появилась памятная записка тогдашнего начальника прусской почты С т е ф а н а, в которой автор излагал основы образования обнимающего все культурные страны почтового Союза в связи с планом установления однообразной таксы для писем, печатных произведений и образчиков товаров. В этой записке проектировался созыв почтового конгресса, к которому в 1869 году были приняты первые дипломатические шаги. Война 1870—71 г.г. между Германией и Францией заставила отложить созыв конгресса до 1873 г. Предло-

жение было встречено сочувственно, за исключением воздержавшейся сначала Франции. Российское правительство просило отсрочки на 1 год для проведения некоторых почтовых реформ и в виду отдельных договоров России с другими государствами. Этот промежуток вре-

Д-р Стефан.

мени был энергично использован Германией для подготовки почвы к совещаниям.

15 сентября 1874 года состоялся с'езд в Берне, в старинном, историческом здании сословий. В нем участвовали 22 государства 4 частей света (отсутствовала Австралия), а именно: Австрия, Германия, Венгрия, Бельгия, Дания, Испания, Италия, Великобритания, Греция, Люксембург, Норвегия, Нидерланды, Португалия, Россия, Франция, Румыния, Сербия, Швеция, Швейцария, Турция, Египет и Соединенные Штаты. Член Союзного Совета и начальник швейцарской почты Борель привет-

ствовал собрание от имени Совета швейцарского народа следующими словами: «Швейцарский народ и его правительство счастливы, что их союзный город избран местом первого почтового конгресса. Сегодня наступил момент к принятию решительного шага на пути, предначертанном парижскою конференцией. Нам предстоит сделать для почты то, что уже девять лет тому назад сделано для телеграфа. Подобно телеграфу, и почта не должна иметь границ. Но достигнуть этого возможно лишь соединенными силами отдельных государств. Наступит день, когда почта, под давлением общественного мнения и сильно развивающихся в наше время сношений, получит единую организацию с применением повсюду одинаковых постановлений и равных законов. Необходимо расширить международные сообщения, усовершенствовать учреждения почты».

Некоторые из внесенных на обсуждение вопросов вызвали большие прения, при чем оказалось, что во многих случаях делегаты или не были снабжены достаточными инструкциями или по некоторым вопросам обнаруживали сдержанность. Так, например, делегаты Англии и Франции не участвовали в голосовании по важному вопросу об однообразной таксе. Французский делегат заявил, что Франция не может принять свободу транзита и что он не может согласиться на изменение существующих такс без согласия национального собрания. Делегат Англии вначале тоже относился к этому вопросу уклончиво, потом выжидательно, пока, наконец, не получил согласия своего правительства на вступление Англии в Союз. Относительно Франции было принято решение предоставить ей впоследствии право присоединить свою подпись к протоколу.

Главным постановлением Конгресса было учреждение «Всеобщего Почтового Союза» (Union Générale des postes) для взаимного обмена корреспонденцией, для создания однообразной таксы для писем, почтовых карточек, газет, печатных произведений, образчиков товаров и деловых бумаг в пределах территории Союза. Письменная такса была установлена в 25 сант. за кажд.

15 грамм, такса печатных произведений в 7 сант. за 50 гр. Было принято предложение, что добавочная плата может быть допущена лишь при прохождении морским путем свыше 300 морских миль и в размере не свыше двойной нормальной таксы. Вознаграждение за утерянную на почте заказную корреспонденцию установлено было в 50 франков. Каждое управление оставляло в в свою пользу полностью взысканную плату. Тогда же было создано для упрощения административных сношений между союзными управлениями особое центральное Бюро в Берне. На это же бюро была возложена обязанность, совместно с управлением страны, где назначался последующий конгресс, выполнить все подготовительные работы к новому конгрессу, а равно и издание на трех языках (французском, английском и немецком) особого органа Союза «L'Union Postale».

Бернский договор был подписан 9 октября 1874 г. со вступлением в силу с 1 июля 1875 г. Повсюду создание этого Союза было встречено, как событие величайшей важности. Борель, бывший председателем конгресса, выразился так: «Почтовый конгресс в Берне будет вечным памятником не только в летописях почты, но и в истории культуры вообще...»

Почтовый конгресс в Берне сразу устранил все пережитки старины и рутины, веками накопившиеся в ведомстве. Основание «Всеобщего Почтового Союза», получившего на Парижском конгрессе 1878 г. более точное наименование Всемирного Почтового Союза, являет собою более, чем простой акт политики сношений; несомненно, это было культурным делом первостепенной важности.

На Парижском конгрессе 1878 года принимали участие уже представители 32 государств. Площадь территории Союза возросла за эти три года с 97 миллионов кв. килом. до 136 милл. кв. килом., население — с 350 милл. до 780 милл. Этим конгрессом были установлены таксы за транзит в размере: за сухопутный по 2 фр. за килограмм писем и карточек и 25 сант. за килограмм других отправлений: морской транзит—

15 фр. за килограмм писем и карточек и 1 фр. за другие отправления.

На третьем, Лиссабонском, конгрессе 1885 г. были приняты решения, устанавливающие пересылку золотых, серебряных предметов и драгоценных камней в пись-

Памятник Всемирному Почтовому Союзу в Берне.

мах; производство статистики для определения транзитных пошлин (по весу) через каждые 3 года в течение 28 дней; увеличение суммы для писем с об'явленною ценностью с 5.000 до 10.000 фр.; допущение писать на купонах денежных переводов разные сообщения и введение денежных переводов по телеграфу; в отношении посылок увеличен вес с 3 до 5 килогр.; установлено вознаграждение в 25 фр. в случае утери посылки без цены и введено извещение о доставлении; дальнейшим важным нововведением является установление между-

народной службы почтовых поручений по проекту, выработанному Германией, Бельгией и Люксембургом.

Важнейшими постановлениями Венского конгресса 1892 года были: введение международных газетных почтовых операций, расширение постановлений по обмену печатных произведений и установление общего для всех центрального места производства расчетов при международном Бюро в Берне.

На пятом конгрессе, в Вашингтоне, в 1897 году, было разработано постепенное понижение транзитных такс; предельный вес образчиков товаров увеличен с 250 до 350 грамм; на визитных карточках и т. п., посылаемых по таксе печатных произведений, допущено приписывать до пяти слов с выражением поздравлений, соболезнования и т. п. По истечении первого двадцатипятилетия существования Союза площадь его территории возросла с 37 милл. до 105 милл. кв. килом., население с 350 до 1.007 миллионов. В 1900 г. состоялся в Берне конгресс по поводу двадцатипятилетия Союза, на котором постановлено было на общие средства поставить памятник в Берне.

Здесь приведены лишь главнейшие пункты соглашения. Каждый конгресс вносил еще много постановлений второстепенного характера.

Культурное значение Всемирного Почтового Союза выражается не только в громадном росте международных почтовых сношений, но и в том, что некоторые виды обмена (денежные переводы, наложение платежа, маловесные посылки и др.) благодаря его постановлениям вводились в странах, где они раньше вовсе не существовали, и некоторые обширные области, лишь благодаря Союзу, получил свое собственное почтовое управление. Таким образом, его влияние отразилось на внутренней жизни стран, вошедших в его состав.

Мировой обмен является, несомненно, наиболее выдающимся по своему значению фактором культуры. Но сами по себе мировые сношения обязаны своим развитием исключительно технике сношений; без помощи использования сил природы для получения скорых и

дешевых транспортных средств мировой обмен никогда бы не мог достигнуть своего огромного современного размера и всеоб'емлющего значения.

Что касается возрождения утраченных в течение тысячелетий и забытых путей связи, то следует сказать, что древний культурный мир, частично погибший, постепенно потерял почти всякую связь с Европой, которая мало-по-малу сделалась ареной новой культурной жизни на совершенно измененных началах. Новая жизнь, однако, требовала оживления, а последнее шло тогда с востока. Вся жизнь старой Европы после мрачной эпохи средних веков ярко свидетельствует, в каких громадных размерах она сумела использовать затертые временем следы минувших веков для целей современной культуры. И если Европа упорно продолжает бросать свои взоры на пустынные и как бы застывшие в своем богатом прошлом области средней и южной Азии, то это об'ясняется не исключительно научным интересом. Опытный экономист предугадывает там еще другие сокровища, не менее ценные, чем духовная связь с древними культурными народами. Здесь нередко открывались следы чрезвычайно древних торговых сношений и обнаруживаются пути движения культуры на Запад. Туда же, как мы всегда можем видеть, стремится и современный дух предприимчивости. Первым вспомогательным средством для духовных и материальных завоеваний является рельсовый путь, охватывающий уже около трех четвертей земного шара; ему сопутствуют, как посередники мысли,—почта и телеграф.

Развитие почтовых сообщений на Западе шло очень медленно до тех пор, пока почта обслуживала преимущественно одни только внутренние нужды стран. Международные сношения вплоть до XIX столетия завязывались довольно туго и притом до образования Всемирного Почтового Союза были очень слабо разработаны. В России первые почтовые сношения (главным образом правительственные) завязались с другими странами; потребность во внутреннем обмене долгое время мало ощущалась.

Одним из важнейших органов письменной почты является, несомненно, ящик для опускания писем. По справедливости можно сказать, что в отдаленнейших уголках земного шара, куда только ни проникает человеческая культура, почтовый ящик оказывается одним из ее первых признаков. Когда и где он возник впервые— с достоверностью установить невозможно. В истории почты во Франции имеется указание, что в 1644 г. маркиза де Лонгевиль в числе других советов, данных ею генеральному интенданту почт Фукэ, указала и на пользу установки в различных местах города ящиков для опускания в них писем. Осуществление эта мысль получила в 1653 г. с устройством де Виляйэ городской почты в Париже. Но, повидимому, вместе с прекращением этой почты исчезли и ящики. В Берлине установка первого ящика в 1766 г. явилась целым событием. В Италии, особенно во Флоренции, в начале 16 века существовали закрытые ящики с отверстиями для опускания письменных сообщений. Они назывались «тамбури» и служили для полицейских целей, собственно для опускания анонимных доносов. Возникшие отсюда злоупотребления привели к упразднению этих тамбури; полагают, однако, что они привели к введению почтовых ящиков.

В начале ящики появлялись лишь то тут, то там, в виде исключения, настоящее же повсеместное распространение их началось со времени оплаты писем штемпельными конвертами или марками. Первые ящики были самого простого устройства; по открытии их письма вынимались рукою и вкладывались в собирательный мешок. Значительным усовершенствованием явилось устройство вставных металлических коробок, которые при выемке заменялись вновь пустыми; вынутые коробки открывались лишь в почтовом учреждении. Этим уже гарантировалась неприкосновенность писем. Следующим усовершенствованием явилось изобретение вдвижных мешков, при вдвигании рамки которых в нижнюю часть ящика автоматически открывается его дно, письма вваливаются в мешок и при из'ятии рамки с

мешком дно ящика опять автоматически закрывается. Одновременно с вынимание писем почтальон переставляет в маленьком окошечке табличку с цифрами, обозначающими время следующей выемки писем из ящика. Такая система ящиков называется «шведскою» и введена ныне почти повсюду. Помимо ящиков, прикрепляемых к стене зданий, в некоторых странах (напр., в Бельгии уже в 1848 г.) получили применение чугунные колонны с отверстиями для опускания писем, свободно устанавливаемые на улицах городов.

Почтовый ящик в пустыне Ута (Америка). XIX в.

Любопытно отметить, что, когда публика стала постепенно привыкать к почтовым ящикам, в них часто опускались по рассеянности, неведению или же просто из озорства, предметы, накакого отношения к почте не имеющие, как паспорта, векселя, различные удостоверения, патенты, квитанции, контракты, аттестаты и др.

В одном местечке в Сицилии в 1883 г. в почтовом ящике были найдены карманные часы с запискою, в которой сказано было: «эти часы я на последней ярмарке в В. украл у часовщика В. из Х.; но они дрянь,—не идут, и к тому же для меня велики, прошу их ему возвратить, так как у меня не представляется к тому случая, в виду скорого моего выезда. Честный вор из окрестности В...». Нередко в ящиках встречались денежные пакеты без обозначения назначения их.

После усовершенствования формы и способов оплаты письма одним из важнейших нововведений в

области письменной корреспонденции явилась почтовая карточка.

В Венской газете «Neue Freie Presse» от 26 января 1869 г. появилась статья под заглавием: «О новом виде почтовой корреспонденции», в которой автор, профессор народной экономии при военной академии в Вене, доктор Э. Герман, указывая на значительный рост в Австрии писем, с 24 милл. в 1840 г. до 100 милл. в конце 60-х годов, т.-е., на 400%, и основываясь на том, что все облегчения в письменном обмене в высокой степени благотворно влияют на просвещение и экономическое положение народа, сделал вычисление стоимости каждого письма для отправителя. Определив валовую стоимость письма в 20 крейцеров (крейцер—0,8 коп.), включая марку в 5 кр., бумагу, время на писание и проч., что составляло тогда для Австрии около 20 милл. гульденов (16 милл. руб.) в год, он предложил придуманный им способ упрощения и удешевления письменных сношений. Его предложение сводилось к тому, чтобы, в развитие существовавших уже тогда постановлений о пересылке по бандерольной (пониженной) таксе «открытых карточек» с печатным текстом, прейскурантов, семейных об'явлений и т. п., была разрешена пересылка почтою в открытом виде с оплатою 2 крейц., вместо письменной таксы в 5 крейц., карточек формата обыкновенного письменного конверта с письмом, написанным от руки или каким-либо иным способом и заключающим в себе не более 20 слов. Этим он имел в виду создать род почто-телеграммы, обладающей, кроме скорости, всеми преимуществами телеграммы: краткостью изложения, устранением всех принятых в письмах титуловок, обращений, вычурных иногда заключений и т. п. Экономия в бумаге, оплате времени на писание и чтение явилась бы большим облегчением для публики и дала бы в то же время прибыль почте, так как посылались бы многие такие уведомления и сообщения, от которых публика, в виду сравнительной дороговизны закрытых писем, воздерживалась.

На эту статью было обращено серьезное внимание

тогдашнего начальника австрийских почт Мали; почтовое управление, из опасения значительного понижения доходности казны, предложило установить таксу в 3 крейцера. Но привлеченный к разработке этого вопроса инициатор д-р Герман дал такой отзыв: «Если почта может пересылать за 2 крейцера бандерольные отправления в $2^1/_2$ лота и еще более тяжеловесные газеты при условии посылки их в открытом (незапечатанном) виде, то было бы только справедливо взимать и за рукописные карточки не более 2 кр. Почта является до известной степени торговым делом. Возможно низкими ценами она должна дать возможность максимального использования своих учреждений и, следуя демократическому принципу установления цен, она не будет в убытке. Впрочем, почта не предназначается для извлечения из нее доходов государству, а должна служить культурным двигателем для населения, способствуя, в духе великого английского реформатора почты Роуленда Гилля, распространению всякого культурно-просветительного обмена. При стоимости в 3 кр. почтовою карточкою воспользуются лишь немногие; может быть, она заменила бы тогда письмо во время путешествий, собраний и т. п. случаев, когда неудобно писать письма. Но если она будет стоить только 2 кр., то она не заменит письма,—она завоюет свою собственную область, служа в тех случаях, когда вообще не решились бы написать письмо, ибо это не стоило бы, в виду труда и времени писания, расходов на бумагу, запечатание, оплату и т. д.».

После тщательного обсуждения всех условий—размера, формата, толщины и цвета карточек, их внешнего вида—было постановлено не ограничивать размер письменного сообщения, предоставив для него оборотную сторону карточки. Сначала предполагалось предоставить отправителю оплачивать карточку наклейкою марки, но из опасения, что тогда марка будет наклеиваться где попало (что затруднило бы погашение ее) решено было выпустить карточки со штемпелем. По решении всех этих вопросов почтовая карточка была введена в

Австрии 1 октября 1869 г. Размер ее был установлен в 120×85 миллиметров; цвет бумаги-картона—желтый.

Не обошлось и в этом случае без оспаривания первенства. Едва только почтовая карточка (Correspondenzkarte) Германа успела увидеть свет, как уже с различных сторон поднялись голоса, оспаривавшие инициативу Германа и приписывавшие ее Стефану. Они основывались на том, что Стефан будто бы на почтовой конференции в Карлсруе, в декабре 1865 г., в частных беседах высказывался за возможность выпуска особого «почтового листа» (Postblatt), но к его предложению отнеслись тогда уклончиво. Приводя в главных чертах примерно те же мотивы, на которые указывал Герман, Стефан, как он позднее сам об этом писал, предлагал ввести особые бланки, наподобие денежных переводов, с лицевой стороной для адреса, герба, почтового оплатного штемпеля и оборотной стороной для письменного сообщения. Нет ничего удивительного, что такому почтовому деятелю, как Стефан, могла притти такая же мысль и даже несколько раньше, чем Герману, но, разбирая подробно вопрос, приходится отметить существенную разницу между этими двумя предложениями, не взирая на их внешнюю, кажущуюся однородность. В то время, как Стефан обращал главное внимание на упрощение письма, у Германа центр тяжести вопроса заключался в удешевлении материала и в понижении таксы. Герман приравнял почтовую карточку к печатным произведениям, и это явилось решающим.

В Германии почтовая карточка была введена в 1870 году. Карточки были бóльшего формата, чем в Австрии, и продавались публике лишь при условии наклейки марки в почтамте. Бланки без оплатного штемпеля были введены лишь в 1871 г. Оплата была установлена наравне с простым письмом в 1 грош. 1 октября того же года почтовая карточка была введена в Англии по образцу австрийской.Далее введение ее последовало: в Бельгии, Дании, Канаде, Финляндии (1871 г.), в Норвегии, Швеции, России (1872 г.), Испании, Франции, Японии, Соединенных Штатах Америки (1873 г.),

Люксембурге, Италии (1874 г.), Греции (1876 г.), Португалии (1878 г.). Постепенно она вошла в обиход во всех странах земного шара.

Почтовые карточки с видами занимают особое место в истории знаков почтовой оплаты. Отличительною чертою их является неофициальный характер, ибо они предоставлены частной предприимчивости, которой они собственно и обязаны своим происхождением. Почтовые управления вначале ставили различные ограничения этому новому виду промышленности; когда они, однако, увидели проистекающую для них значительную материальную выгоду от этого рода карточек, то они дали волю фантазии и художественным затеям предпринимателей, с условием лишь соблюдения общих постановлений для открытых писем. Неофициальность их выражается еще в том, что на них нет оплатного штемпеля, а они оплачиваются наклеиванием марки.

Почтовая карточка с видами зародилась во время франко-прусской войны 1870—1871 г.г. Книготорговец Шварц в Ольденбурге первый послал своим родным в Магдебург после об'явления войны почтовую карточку, на которой он для иллюстрации военного положения отпечатал в своей типографии рисунок из артиллерийской жизни с небольшим стихом. Далее по его инициативе печатались и другие карточки для отправки друзьям в армию. Предметом торговли карточки с видами и картинками стали лишь с 1875 г., по почину того же Шварца, выпустившего в продажу первую серию иллюстрированных почтовых карточек.

14. Перевозка почт по железным дорогам. — Морские почты. — Пневматическая почта. — Воздушная почта.

Быстрота является, как известно, одним из важнейших факторов в деле продвижений и сношений, в особенности же она характеризует новейшее время. Неудивительно поэтому, какую важную роль скорость движения играла с самого начала появления желез-

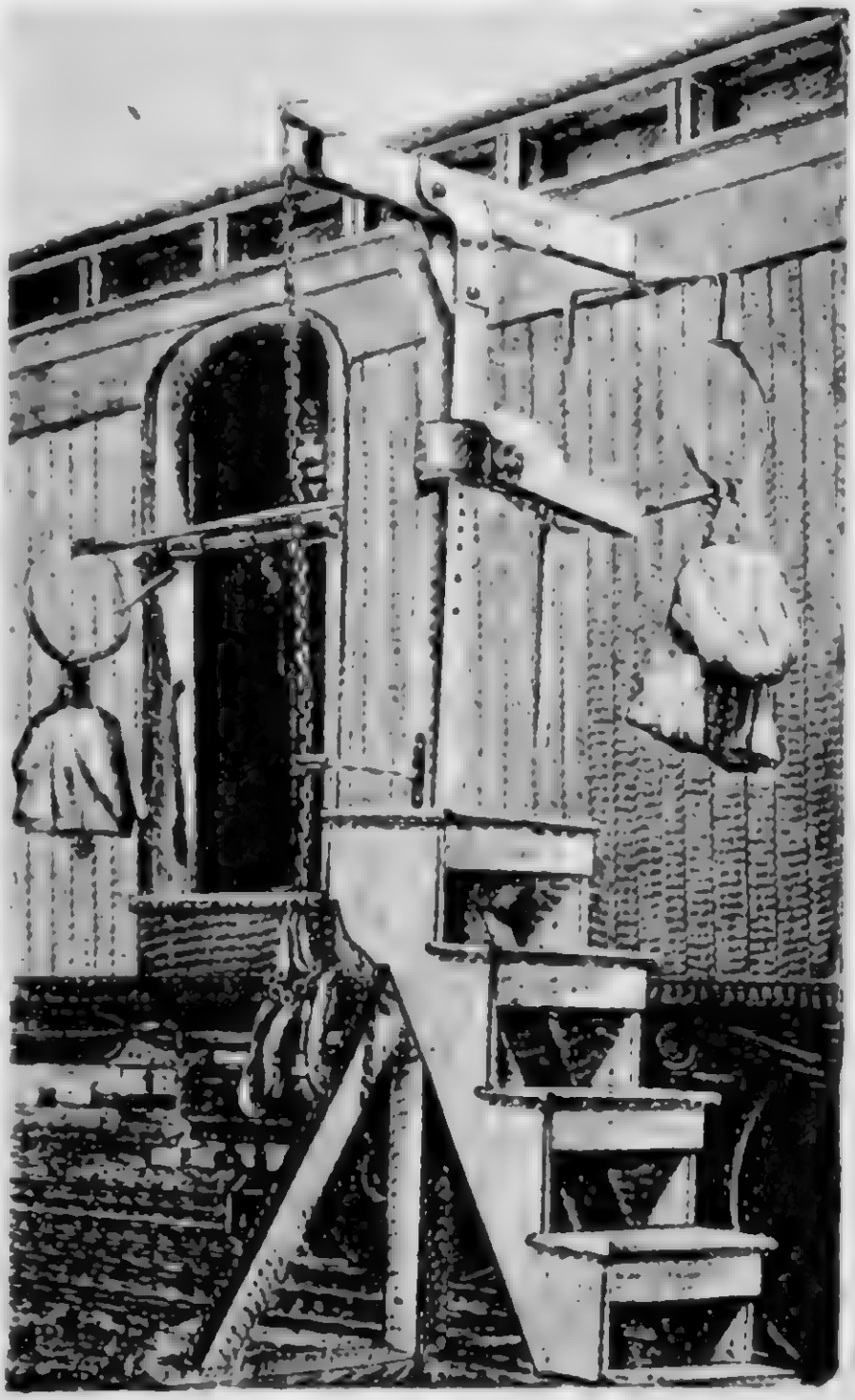
ных дорог. Рельсовые пути, сначала из дерева, затем из железа, для облегчения и ускорения перевозки тяжестей, местами прокладывались задолго до устройства паровой машины. Ошибочно было бы думать, что паровая дорога сразу же завоевала себе общественное расположение. В этом отношении любопытно «испытание», которому подвергался Стефенсон до сооружения им дороги из Истона в Стоктон, в 1825 г., и из Манчестера в Ливерпуль. Вопрос тогда ставился так: является ли вообще целесообразным применение паровой тяги, при чем один из членов парламентской комиссии сильно оспаривал возможность делать более шести англ. миль (около 9 верст) в час. С трудом лишь Стефану удалось добиться согласия на применение локомотива. Теперь скорость движения поездов, почтовых и экспрессов, на английских дорогах равняется 71 –85 килом. в час.

Как только железные дороги начали вводиться в различных странах, почта не могла, конечно, не воспользоваться этим ускоренным средством сообщения. Сначала думали использовать лишь силу тяги железной дороги и ограничиться установкою обыкновенных почтовых экипажей на железнодорожные платформы. Вскоре, однако, выяснилось, что этим не достигается преследуемая цель; чтобы извлечь возможно большую выгоду из скорости движения железных дорог, признано было необходимым производить различные почтовые операции во время хода поезда в вагоне, на ряду с оседлыми учреждениями. Отсюда образовались отделения в почтовых вагонах, так наз., «летучие почтовые конторы» (travelling post-offices, bureaux ambulants), начало коим было положено в 1837 г. на линии Ливерпуль—Бирмингам. Ныне почтовые вагоны вращаются на всех путях железных дорог.

Вслед за Англией железные дороги открывались: в Соединенных Штатах Америки в 1829 г.—на линии Балтимора—Эликоттс—Миллс; в Германии в 1833 г.—на линии Фюрт—Нюренберг; в Бельгии в 1834 г. приступлено было к сооружению сети дорог; во Франции в 1837 г., на линии Париж– С.-Жермен; в России в 1838 г.,

Петербург—Царское Село; в Италии в 1839 г., Неаполь—Портичи; в Австрии в 1841 г.; в Швейцарии в 1844 г.; в Испании в 1848 г.; в Португалии и Швеции в 1854 г.

Постепенно развиваясь, производство почтовых вагонов дошло до такого совершенства, в каком мы их видим в настоящее время. Каждый такой вагон представляет собою целый почтамт со всеми почти его атрибутами. Для того, чтобы дать возможность обмена почт на всех станциях также и со скорыми поездами, не везде останавливающимися, в Америке и отчасти в Англии существуют также приспособления, при помощи которых мешки с корреспонденциею подхватываются во время хода поезда с особо устроенных для этого столбов, на которые посредством рычага передаются и из вагона мешки с корреспонденцией, назначенной на эти станции.



Сооружение для обмена почты с проходящими поездами.

Как на суше железные дороги, на морях подобную роль для почты выполняют в настоящее время быстроходные суда, с которыми не может сравняться никакое

другое средство сообщения для сношений между всеми частями света; они являются в полном смысле носителями мировой почты. Начала установления более или менее правильных морских почтовых сношений в точности определить не удавалось. Как за время быстрого развития судостроения, последовавшего непосредственно за великими океанскими открытиями Колумба, Васко де Гама и др., так и за предшествовавший период сведения относительно доставки писем судами (в чем можно было бы усмотреть возникновение понятия о морской почте) почти совершенно отсутствуют. Остается предположить, что ни одно из существовавших уже в те времена в различных странах учреждений почты не распространяло свою деятельность за пределы суши. Но, с другой стороны, имеется много указаний на то, что отдельные судовладельцы сами принимали на себя доставку сведений и пассажиров. Для этой цели создался даже особый вид судов, рассчитанных по своей конструкции и экипировке, главным образом, на увеличение скорости хода. Голландцы первые построили такие суда. В некоторых сохранившихся описаниях путешествий того времени владельцы таких судов или управители называются даже прямо «постильонами».

Помимо этих специальных почтовых судов, особенно в сношениях с заокеанскими странами, служили для случайного обмена сведениями большие торговые и военные суда, придавая вновь этому обмену характер мировых сношений, который почти совершенно утратился с упадком римской государственной почты.

Географическое положение Великобритании ставило ее жителей давно уже в необходимость искать помощи у моря и наделило их благоприятными условиями для развития мореплавания и торговли. Ряд портовых городов по Ламаншу, как Дувр, Ремсгет, Ярмут, Гарвич, уже с давних пор поддерживал почтовые сообщения с континентом Европы и служил главным исходным пунктом для отправлений в другие части света. При частых и продолжительных войнах с Францией эти портовые го-

рода оказались, однако, недостаточно обеспеченными против неприятельских нападений, и поэтому Британское почтовое отделение избрало в 1688 г. Фальмут, портовый город на западном берегу, главным исходным местом для морских почтовых сношений не только с южною Европою, но и с Соединенными Штатами и другими заокеанскими странами.

Тогдашние морские почтовые сообщения представляли, как и сообщения на суше, немало опасностей. Если ветер и течения были благоприятны и не было войны с другими морскими странами, то угрожали нападения пиратов. Уже тогда делались попытки к ограждению почты от опасностей и убытков. Так, капитанам почтовых судов строго предписывалось при появлении морских разбойников поднимать все паруса и пытаться ускользнуть; если же бегство становилось невозможным, то—храбро сражаться, а когда и это не спасало,—выбрасывать почту за борт, в море.

Большое внимание обращалось на вооружение почтовых судов; в одном описании, помеченном 1693 годом, говорится, что такое судно, вместимостью 85 тонн, имело 14 пушек, необходимый запас ядер, пороха, ружей и других военных припасов. Несмотря на трудности, с которыми приходилось бороться, моряки на почтовых судах оплачивались далеко не блестяще; но при своеобразных правовых взглядах того времени им довольно часто давалась возможность побочного увеличения доходов; так, почтовые суда имели преимущество брать с собой в качестве приза торговые суда чужой национальности, когда последние давали себя захватить; этим преимуществом они пользовались довольно усердно.

Для моряков, преждевременно потерявших работоспособность на почтовой службе, британское почтовое управление учредило род пенсионной или вспомогательной кассы. Правда, этот акт социальной заботливости распространялся лишь на раненых и изувеченных, по строго выработанному тарифу: ампутация руки или ноги ниже колена оценивалась в 20 золотых ф. ст., за потерю зрения на один глаз выплачивалось 4 фунта, за полную

потерю глаз 5 фунтов. Потерявший зрение на оба глаза получал 12 фунтов, а если к этому присоединялось и внешнее повреждение, то пенсия определялась в 14 фунт. Мерою к оценке всех этих повреждений и увечий служила степень влияния их на телесное состояние и уменьшение трудоспособности.

В таком же приблизительно положении, как в Англии, находилось почтовое судоходство и в других странах, вплоть до появления парохода. Как всем великим достояниям человеческого творчества, так и этому изобретению пришлось пройти целый ряд превратностей и неудач, прежде чем удалось занять свое положение среди культурных завоеваний. Не вдаваясь в историю пароходства, не составляющую предмета нашего исследования, ограничимся указанием на тот факт, что когда в 1807 году Фультон, устроивший тогда уже пароходные рейсы между Нью-Йорком и Ольбени по Гудзонову проливу на пароходе «Клермон», явился с предложением устройства пароходного флота к Наполеону I, то последний категорически отклонил это предложение, признав Фультона сумасшедшим. После различных дальнейших попыток, в 1819 году пароход скромных размеров вышел из порта Саванна, в штате Джорджия, в Европу.

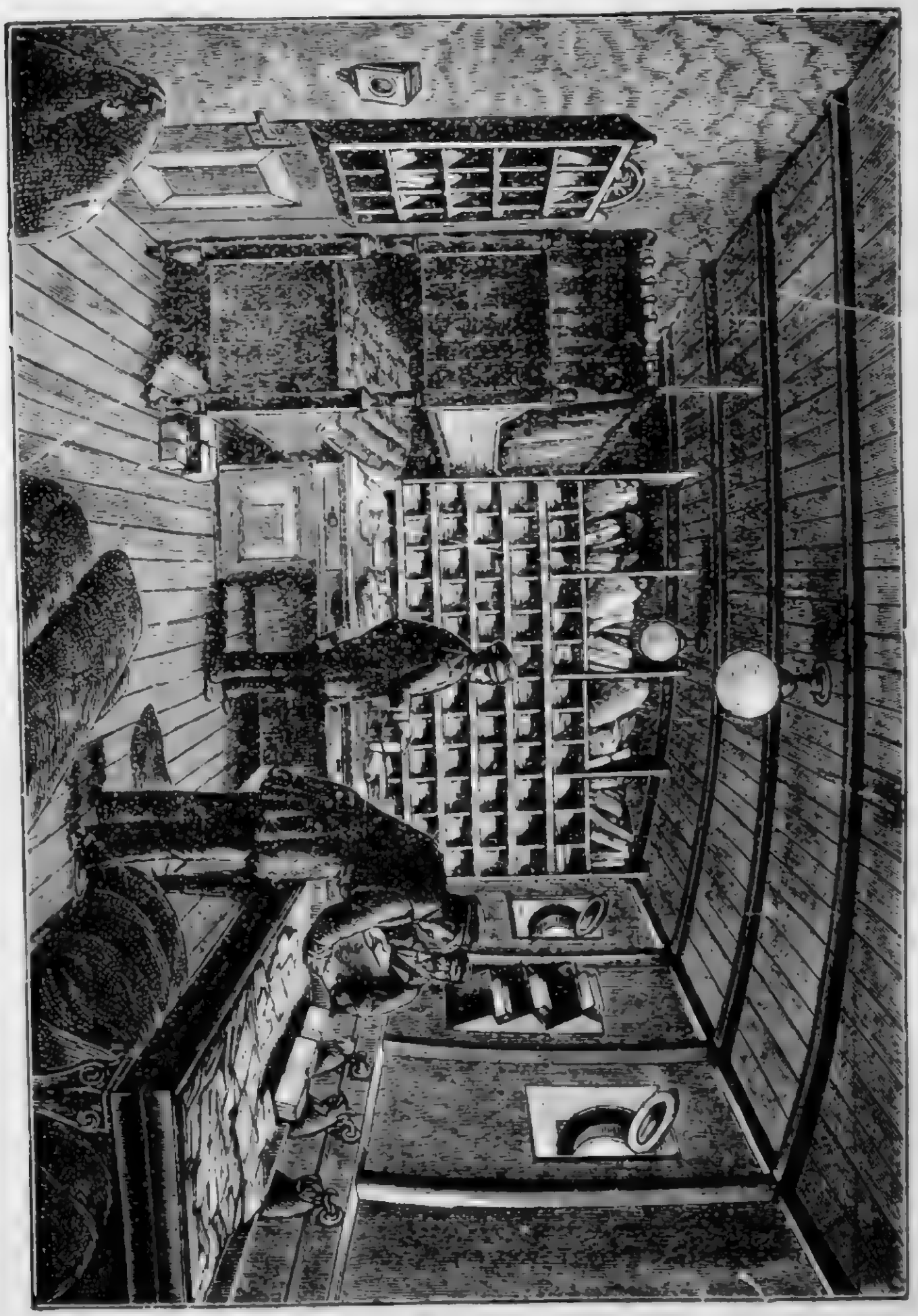
После 26 дней плавания, проведенных частью под парусами, пароход этот благополучно прибыл в Ливерпуль. Но лишь 10 лет спустя, в 1829 году, вышел из Голландии второй пароход в океан, который стал совершать круговые плавания в Вест-Индию. Четыре года спустя отправился из Квебека, в Канаде, в старый свет пароход «Король Вилльям», шедший уже только под паром. Он совершил переход в 21 день. Тем временем два европейских почтовых управлений, прусское и шведское, надумали воспользоваться пароходами для перевозки почт в Северном море,и 1 мая 1824 года первый п о ч т о в ы й пароход совершил рейс из Штральзунда в Истад.

В первое время пароходы не могли считаться серьезными соперниками парусных судов, которые при попутном ветре могли совершать переход через Антлантический океан в 14 дней. Лишь после ряда усовершен-

ствований, когда пароход «Грет Вестерн» побил рекорд, пройдя океан в 13½ дней, Великобританское почтовое управление в 1840 г. заключило договор с известной компанией «Кунард». Общество обязывалось совершать по два раза в месяц рейсы между Ливерпулем, с одной стороны, и Галифаксом и Бостоном, с другой, посредством четырех пароходов в 1200 тонн и 440 лош. сил. Начало было положено 14 июля 1810 годл. Удачный исход этого предприятия решил окончательно необходимость пароходного сообщения для почтового обмена. Постепенно, по мере развития техники пароходостроения, совершенствовалось и дело почтового обмена по морям. Различные общества различных стран стали конкурировать между собою, благодаря чему скорость движения была доведена к 19-му столетию до 20, а в некоторых случаях до 25 узлов в час. Прохождение между Европой и Америкой (С. Шт.) определяется в пять суток. Из Лондона на остр. Фиджи при направлении через Суэц письмо находится в пути около 44 дней, при направлении через Ванкувер—30 дней, в Австралию (Гобарт)—34 дня, в Бомбей—15 дней, в Капштадт - 17 дней. Эти цифры ярко обрисовывают разницу между теперешним и прежним временем, когда не могло быть никаких определенных сроков, и нередко письма находились в пути по несколько месяцев и даже полгода.

На многих больших судах, особенно на совершающих рейсы между Старым и Новым светом, устроены морские почты, плавучие морские конторы, в которых специальные чиновники занимаются обработкою и сортировкою почты во время пути, чем достигается значительное ускорение в пересылке отправлений. По характеру своей деятельности такие конторы могут быть сравнены с почтовыми вагонами. Обыкновенно почтовые отделения помещаются между каютами I и II класса и иногда занимают площадь в 12—15 кв. метров, при 2—3 метрах высоты. Они снабжены всеми удобствами для работы служащих. Простые письма, печатные произведения и образчики товаров могут быть сдаваемы во время хода судна судовому офицеру, на которого возло-

жена эта обязанность, или опускаются в имеющийся для этого почтовый ящик. У этого же офицера (обыкно-



Почтовая каюта на германском пароходе.

венно помощника капитана) можно получать и почтовые марки. Во время пребывания в иностранных портах прием отправлений и продажа марок не производятся и

почтовый ящик закрывается. Принятые отправления, смотря по их назначению, сдаются в заделанных постпакетах в одном из промежуточных портов или в оконечном пункте.

В России начало морской перевозки почтовой корреспонденции было положено в 1827 году, когда в Петербург прибыл из Лондона пароход «Георг IV», владелец которого Жолифу, желая учредить постоянные пароходные сообщения между Россией и Англией, обязался присылать свой пароход в Петербург по пяти раз в каждую навигацию. Но об этом будет сказано ниже.

Необходимо заметить, что, не взирая на громадное развитие в наше время пароходных сообщений, парусные суда далеко еще не исчезли со службы почты, а, напротив, продолжают играть в ней еще довольно видную роль и именно там, где почта не может пользоваться никакими другими услугами. К таким местностям относятся отдаленные окраины Европы. Так, в Норвегии, особенно на группе скалистых, покрытых снегом Лофотенских островов (68 гр. с. ш.) находящиеся на службе почты парусные лодки представляют большое сходство с древними викинговыми судами. Почтовое сообщение между Гренландиею и Данией в течение летних месяцев регулярно поддерживается парусными судами датско-гренландской компании. Прибытие каждой лодки с почтой, в особенности после долгой зимы, является для местных жителей целым событием.

В Германии парусные суда часто при самых затруднительных условиях поддерживают сообщение между материком и разбросанными по Северному и Немецкому морям островами везде, где не могут проходить пароходы. Осенью и зимою парусные суда являются здесь единственным средством сообщения жителей островов. В бурю и туманы приходится им выполнять эту трудную задачу. Когда опасность увеличивается плавучим льдом, отважные моряки, насколько возможно, достигают своей цели посредством ледоходных лодок. Письма вкладываются в обитый железом дубовый ящик, а пакеты – в пропитанный жиром мешок. Трое или четверо сильных

гребцов, работая веслами, в то же время очищают путь от льда помощью багров. Где лед достаточно крепок, вытаскивают лодку на льдину и с величайшею осторожностью подвигают ее вперед. Случается, что таким образом лодка в течение целого дня продвигается вперед едва на 200—300 шагов.

В числе других европейских почтовых управлений греческое еще до настоящего времени в обширных размерах пользуется парусными лодками для обслуживания почтою морских побережий. В Адриатическом море парусные лодки курсируют между островами Лиссой и Лезиной, Меледой и Станьо, Лагостой и Курцолой. Такая лодка имеет обыкновенно около 9 метр. длины, 3,3 м. ширины и 1,3 м. высоты, при вместимости в 8 тонн. При попутном ветре она проходит от 8 до 10 миль в час. Для хранения ценностей имеется посредине барки железный ящик, привинченный к ее дну.

Чаще, чем в Европе, перевозка почт парусными судами и всякого рода лодками встречается во внеевропейских странах, как в Китае, на Филиппинских островах, в Британской Индии, Ассаме, Бирме и других странах.

Пневматическая (трубная) почта. Первая мысль устройства почтовой передачи посредством давления воздуха была подана в 1854 г. англичанином Кларком и французом Казелэ. Составленный ими проект был впоследствии усовершенствован англичанином Раммелем и осуществлен в 1862 г. в Лондоне, специально для этого образовавшимся обществом «Pneumatic Despatch Co». Линия, соединявшая почтамт Кембден со станциею Сев.-Зап. ж. д. (Истон-Сквер) имела 600 метров протяжения. Трубы были почти в один метр в диаметре с разрезом подковообразной формы, так что нижняя сторона образовывала плоскость, по которой проложены были небольшие рельсы для движения вагонеток с почтовою кладью. Двигателем служило полое колесо в 3 метра диаметром, приводимое в действие паровою машиною, со скоростью 200—300 оборотов в минуту. Колесо состояло из двух вогнутых дисков из листового железа,

обращенных друг к другу своими выпуклыми сторонами и отстоявших по краю на 3 сантиметра. Внутренность колеса была разделена на несколько камер, служивших ветрениками и стенки которых сходились лучеобразно в центре. Вал центробежного круга был полый и посредством кранов соединялся с внутренностью туннеля или с наружным воздухом. Передача поездов производилась с одной станции вакуумом, с другой—давлением воздуха.

Эта установка вследствие несовершенства машин не дала удовлетворительных результатов, и весь вопрос был предан забвению, пока фирма Сименс и Гальске в Берлине в первой половине семидесятых годов минувшего столетия не приступила к сооружению новой системы пневматической передачи корреспонденции. Установка новой системы существенно отличалась от приведенной выше системы Кларка и Казелэ. Она устроена по способу дуплекс и состоит из двух рядом расположенных в виде шлейфа труб для пересылки капсулей посредством давления воздуха. Сначала была проложена в Берлине линия в 1800 метров между биржей и телеграфной конторой. Аппараты устроены по системе Фельбингера и Креспена.

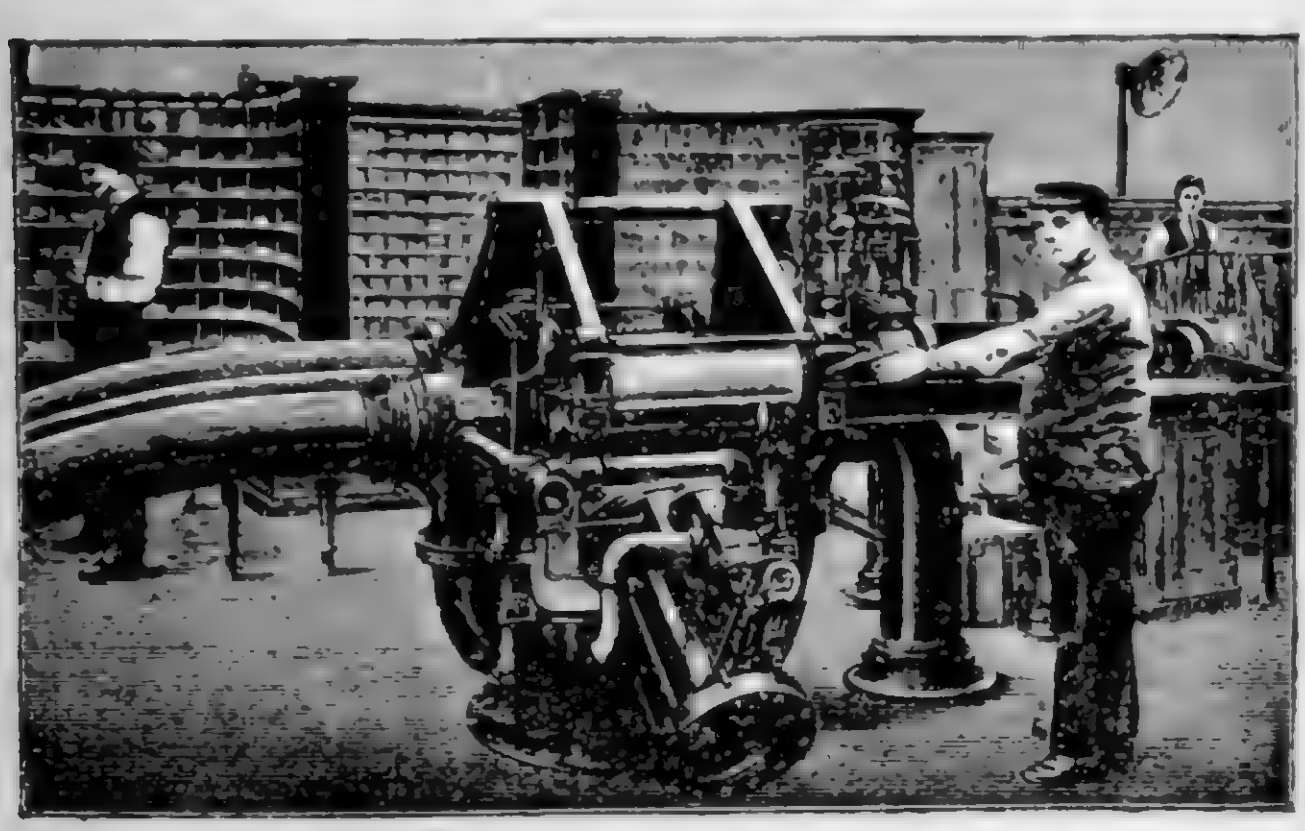
По существу устройство пневматической почты заключается в следующем: от центральной станции сети, в которой установлены паровые машины, насосы и резервуары для сжатого и разреженного воздуха, проведены трубы к станциям, соединяемым пневматически с центральной. На этих станциях, смотря по тому, служат-ли они только для приема или для приема и передачи, имеются и соответствующие приборы, т.-е., или одни приемники или приемники и передатчики. Кроме того, некоторые станции снабжаются еще резервуарами для сжатого и разреженного воздуха, но без машинной установки. Когда вся пневматическая сеть переходит за известный предел протяжения, некоторые из таких станций снабжаются машинными установками и тем самым становятся вспомогательными централями.

Трубы делаются из железа, внутри гладко полированные и без резких изгибов; во избежание промерзания, они укладываются возможно глубоко в землю, так как вводимый воздух нагревает трубы и для охлаждения их необходимо впрыскивать холодную воду. Для стока этой воды в самых низких местах сети помещаются особые стоки. Эти стоки, выводимые на мостовую и закрываемые клапанами, служат вместе с тем и для исследования проводов в случаях застревания или задержки в движении капсулей (кареток). Размер диаметра труб весьма различный, смотря по количеству пересылаемой корреспонденции и по тому, служат ли они только для передачи писем или же также и для посылок. Капсули или каретки делаются в виде цилиндров из жести, в которые вкладываются отправления, закрываемые кожаным капсулем, а позади их вводится герметически закрывающая трубу втулка-двигатель и затем открытием соответствующего клапана впускается в трубу поток воздуха.

Принцип такой пневматической установки заключается в том, что паровые машины посредством системы колесной передачи приводят в действие два стоячих (вертикальных) воздушных насоса, из коих один сжимает воздух для резервуаров давления, другой разрежает воздух для вакуума. Насосы друг друга взаимно поддерживают и наполняют или опорожнивают стоящий над ними цилиндр, от которого проведены трубы для соединения резервуаров; лишь из последних требуемый воздух, смотря по надобности, проводится к действующим аппаратам. Приемные аппараты устраиваются различно, смотря по тому, предназначаются ли они для оконечной или промежуточной станции без резервуаров или для станций с резервуарами, при чем в первых отсутствуют трубы для вакуума и для сжатого воздуха. Манипуляции при отправлении или прибытии поезда зависят от того, двигается ли поезд давлением (сжатым воздухом) или вакуумом (разреженным воздухом). После различных опытов капсули (каретки) стали делать преимущественно из алюминия.

Одного типа с берлинскою была и пневматическая

сеть, устроенная в Вене в 1875 г.; почти в то же время возникли такие же сети пневматической почты в Париже, Лондоне и Нью-Йорке. Особенный интерес представляет установка в Нью-Йорке. В ее теперешнем виде она построена в 1897 г. При этом была принята уже ранее испытанная в Филадельфии система Батчеллера.



Станция пневматической почты в Нью-Йорке.

В ней применяются трубы значительного диаметра, в 8 англ. дюймов. Напряжение мощных компрессоров для сжатого воздуха рассчитано на скорость прохождения пневматических поездов, в среднем по 48 килом. в час, с чрезвычайно короткими промежутками, в 13 секунд. Обе параллельно идущие трубы находятся в расстоянии от 3 до 8 фут. друг от друга и уложены глубоко под мостовой. От главной станции биржи действует сжатый воздух с давлением 7 англ. фунтов на квадр. дюйм. Трубы железные, в местах изгибов из меди без шва, при минимальном радиусе в 2,5 метра. Капсули—из листовой стали в $^1/_{32}$ д. толщины стенок. В переднюю вогнутую стенку вкладывается войлок, в свою очередь покрываемый кожаным чехлом, образуя небольшой буфер. Для большей плотности капсули надеваются два

кольца; во избежание утечек воздуха при вкладывании и вынимании вагонеток служат предохранительные клапаны и другие приспособления. Также имеются приспособления для регулирования быстроты движения поездов в трубах.

По этой же системе в Нью-Йорке и Филадельфии делались опыты сооружения пневматической системы с трубами в 12 дюйм. и поездами весом до 180 килограмм при скорости 90 клм. в час для передачи всех почтовых отправлений. Такие опыты оказывались вполне удачными, вопрос же практической выполнимости заключается, главным образом, в громадной стоимости подобного рода установок.

Здесь следует еще упомянуть, что в конце минувшего столетия делались неоднократно попытки к сооружению электрических установок трубной почты. Такая установка существовала с 1890 г. близ Бостона. Длина ее равнялась двум англ. милям. На крепких деревянных подставках, в расстоянии 2 метров друг от друга, расположены были обмотанные медною проволокою железные круги (соленоиды), в которых проведены были железные рельсы и параллельно нижнему рельсу—проводник электричества. Нижний рельс и проводник тока были, каждый с своей стороны, сообщены с динамомашиной. Вместилища корреспонденции имели вид торпедных лодок с колесиками вверху и внизу для подвигания по рельсам, и диаметр их был немного меньше внутреннего сечения катушки, насколько необходимо для свободного прохода. 20-сильная динамомашина давала ток, замыкавшийся, когда вагонетка своим острым передним концом входила в один из соленоидов, и размыкавшийся по достижении середины соответствующей катушки. Вызванная током притягательная сила катушки и скапливающаяся в вагонетке живая сила давали последней движение, равнявшееся быстроте хода скорого поезда.

Хотя со времени испытания этой установки прошло уже свыше 30 лет, однако, если не считать электрических установок в некоторых городах для внутреннего сообщения в почтовых и телеграфных учреждениях, сис-

тема эта дальнейшего развития не получила и в крупных размерах не применялась, что также можно об'яснить не техническими ее недостатками, а, вернее, значительной стоимостью, не соответствующей практическим ее выгодам при тех усовершенствованных частых и быстрых способах сообщения, которыми почта в настоящее время обладает для обмена между крупными центрами общественной и торгово-промышленной жизни.

В частности, во внутренних сношениях больших городов пневматическая или электрическая почта могла бы оказать огромные услуги и заменить собою все другие способы передачи корреспонденции, как городские письма, телеграммы и др., но, как уже указывалось, серьезным препятствием к этому является большая затрата денежных сумм, необходимых на сооружение таких установок и, кроме того, технические затруднения, встречаемые при прокладке подземных труб в густо застроенных городах, где эта застроенность могла бы служить препятствием к правильному развитию пневматической сети.

О деятельности пневматической почты можно судить по одной из старейших таких установок в Берлине. Здесь насчитывается 40 станций при 52 километрах протяжения линий; каждый поезд может заключать до 20 вагонеток (капсулей), каждая же вагонетка вмещает 20 писем, телеграмм или почтовых карточек, что составляет в день (за 14 часов действия) около 13.000 отправлений. Так как налицо имеются 4 ветви и, предположительно, половина отправлений переходят из одной ветви в другую, то при полном использовании установки получается работоспособность почти в 350.000 писем, карточек и телеграмм.

Воздушная почта. За великими завоеваниями, сделанными мировыми сношениями на суше и на море, естественно, явилось желание подчинить человеческой воле и третий элемент—воздушное пространство. В этой области изобретательный гений долгое время оказывался почти бессильным. Первоначальные попытки воздухопла-

вателей направлялись, главным образом, к достижению высоких слоев воздуха. Целью этих попыток было в значительной степени научное исследование различных любопытных физических явлений и законов, а также установление метеорологических наблюдений. Лишь позднее внимание аэронавтов и воздухоплавательной техники было обращено на движение в горизонтальном направлении и сооружение управляемых воздушных аппаратов.

Почтовый голубь.

Почти все производившиеся опыты с воздушными шарами не давали удовлетворительных результатов. Когда устроители убедились, что шары круглой формы мало способны самостоятельно двигаться, представляя слишком большую площадь сопротивления воздуху, они стали придавать аэростатам продолговатую форму в виде вала, сигары и т. п.

Помимо научных целей, воздушные шары стали получать применение в военном деле для рекогносцировок и для передачи сведений. Первый серьезный пример в этом отношении был положен во время франко-

прусской войны 1870—71 г.г. Благодаря правильной организации генерал-почтмейстером Рампоном воздушной (балонной) почты, во время осады Парижа удалось перевезти воздушными шарами 91 пассажира, 363 голубя и 2,5 миллионов писем, весом до 10.000 килогр. За время с 23 сентября 1870 г. до 22 янв. 1871 г. было выпущено 65 шаров.

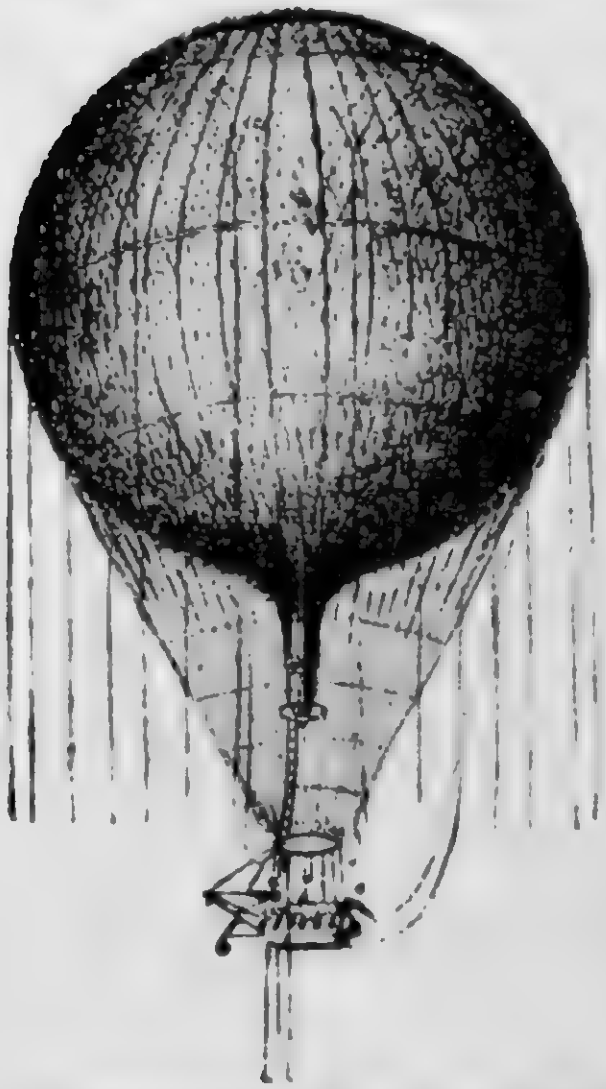
Образец фотоснимка газеты для отправления с почтовым голубем.

Для того, чтобы не попали в руки неприятеля и не были простре-лены германскими пулями, шары эти должны были держаться на высоте 1.100 метров. Первый выпущенный шар Тиссандье увез с собою 30.000 писем. Обслуживание производилось особыми почтовыми аэронавтами; введены были специальные марки и служба регулировалась разработанными до мельчайших подробностей правилами. Сообщения писались на бумажных полосках, но в то же время вводилась и появившаяся тогда в Австрии почтовая карточка, по особой форме для воздушных шаров, с надписью: «par ballon monté». Вес письма не должен был превышать 4 грамм.

В общем парижская воздушная почта удовлетворительным образом выполнила свою задачу. Большая доля в службе сообщений осажденного города выпала на долю почтовых голубей, которых брали с собою на этих шарах. Кроме официальной почты, появлялись и частные

предприятия, которые на своих шарах, кроме корреспонденции, брали и пассажиров.

Со времени описанных событий в искусстве воздухоплавания, как известно, достигнуты огромные результаты, в сравнении с которыми все прежние начинания являются скромными попытками. Усовершенствованиями этими не преминула воспользоваться и почта. В начале XX столетия начинают уже появляться в Германии и в других странах попытки к установлению правильных постоянных рейсов на воздушных шарах и аэропланах всевозможных систем для перевозки пассажиров и почтовой корреспонденции; для оплаты последней появляются специальные почтовые марки.

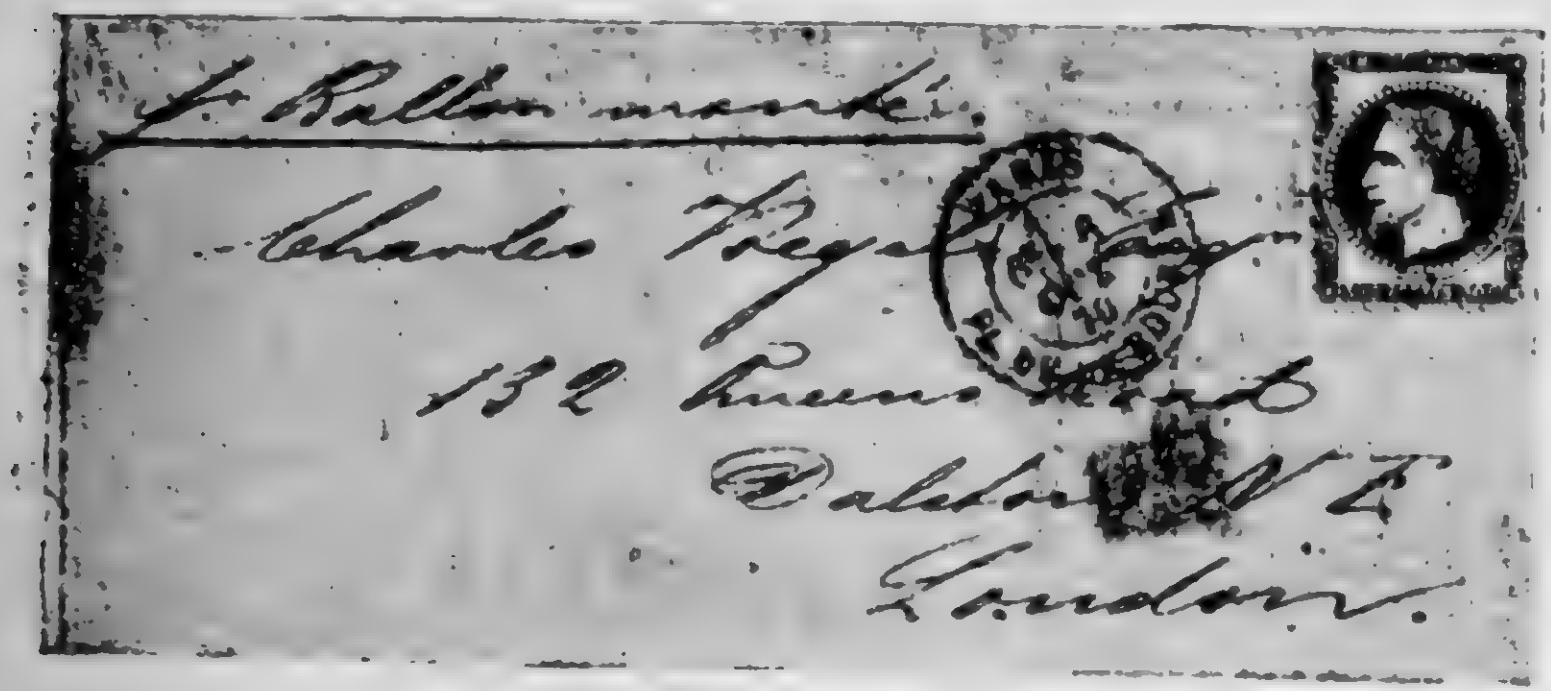


Почтовый аэростат 1870 г.

Мировая война застала дело развития авиации в полном своем разгаре, применение ее к войне является уже не случайным, а вырабатывается в определенную систематизированную отрасль военного искусства. Постепенно во всех почти странах образуются воздушные флоты, служащие как стратегическим, так и мирным целям. Пользование аэропланами для пересылки почты становится с того же времени делом обыденным; этим не только достигается значительное ускорение, но нередко восполняются пробелы в сообщениях на суше, что особенно ярко сказалось во время войны и в последующий период при нарушении транспортных средств или неналоженности обычных способов сообщения. Разительным примером в этом отношении служит установленное с весны 1922 г. воздушное почтовое сообщение между Москвою и Берлином. Этим путем корреспонденция уже

на второй день после отправки доставляется по адресу, тогда как обычным путем почтового сообщения, все еще не вошедшим в свое нормальное положение, требовалось от 8 до 10 дней.

Таким образом, мы видим факт завоевания человеком воздуха для общественных международных сношений



Конверт письма, посланного в 1870 г. на аэростате из осажденного Парижа.

почти законченным: авиация становится уже определенным, можно сказать, равноправным с другими средством обмена, дальнейшее развитие которого отныне зависит только от местных условий.

15. Филателия. — Значение слова филателия. — Возникновение и развитие ее.

Почти непосредственно за введением знаков почтовой оплаты возникло собирание марок.

Уже в 1846 г. в Англии известны случаи собирания задействованных почтовых марок, но без всякой еще системы. Систематизированное коллекционирование знаков почтовой оплаты по странам, выпускам и т. д. началось в середине пятидесятых годов. Тогда же оно получило и свое теперешнее название: «филателия». Слово это образовалось из сочетания двух греческих слов: «филос»—друг и «телос», обозначающее различные подати, пошлины, таксы, подлежащие уплате правитель-

ственному учреждению. Относительно соединительной буквы «а» или «о» продолжался долгий спор (сторонники буквы «о» основывались на аналогии образования слов: философия, филология и др.), пока не остановились окончательно на букве «а», прибавляя к слову «фил» выражение «ателиа», обозначающее освобождение от подати, пошлины и т. п. В более узком смысле оно приурочено к почтовым знакам, хотя могло бы быть применено и к другим знакам оплаты. По строгому смыслу слова оно обозначает не только собирание, но и изучение издаваемых знаков. В литературе и специальных журналах оно появляется впервые вначале 60-х г.г.

Сколько ни старались исследовать, кто первый положил начало систематическому собиранию марок, этого установить не удалось, да и едва ли когда и удастся. С некоторою достоверностью можно предполагать, что почин этому спорту был положен в Англии. Благодаря обширным колониям, раскинутым по всему земному шару, в Англию быстро стали стекаться марки почти всех стран света, что в значительной степени облегчало дело коллекционирования. Отсюда страсть эта вскоре перебросилась во Францию и в Бельгию. Другие страны последовали их примеру значительно позднее. На ряду с Европой мания коллекционирования процветает в Соединенных Штатах. Благодаря большому спросу, появились торговцы и крупные фирмы, занимающиеся продажей марок для целей коллекционирования. Эти фирмы стали издавать подробные каталоги и прейскуранты, а также принимать на себя экспертизу марок, с гарантией за подлинность в сомнительных случаях.

Общества филателистов начали организовываться сравнительно рано. Первым таким обществом был образовавшийся в 1865 году в Англии союз коллекционеров по различным отраслям, в том числе и по филателии. Число таких союзов быстро разрасталось. В свою очередь общества стали устраивать с'езды, выставки и аукционы почтовых марок. Выдающуюся роль в этом отношении играет международный филателистический союз в Дрездене, учрежденный в 1877 году, по почину кото-

рого был созван первый международный конгресс филателистов в Париже в 1878 году. Многие из союзов издают свои собственные журналы, не считая весьма значительной литературы, создавшейся по филателии почти во всех странах.

Издания альбомов, картонов, вспомогательных тетрадей, прейскурантов, каталогов и проч. создали целую новую отрасль промышленности по филателии. Интересу коллекционирования много способствует выпуск марок, издаваемых по случаю различных исторических событий, празднования юбилеев и т. п. Начало, так называемым, юбилейным знаком почтовой оплаты было положено Соединенными Штатами, выпустившими в 1876 году особый конверт по случаю празднования столетия об'явления независимости Штатов.

В некоторых странах имеются свои государственные коллекции знаков почтовой оплаты. В России начало такой коллекции было положено в 1884 году при Почтово-Телеграфном Музее. Виднейшее место среди государственных коллекций занимает коллекция Британского Музея в Лондоне, собранная членом парламента Таплингом и завещанная им в 1892 году названному музею. Обширной коллекцией обладает Берлинский почтовый музей.

Ревностные коллекционеры стремятся возвести филателию в степень науки. Такое представление о филателии не вяжется с понятием науки, но нельзя не признать, что собирание почтовых марок может производиться научным и систематическим порядком и таким образом послужить некоторым подспорьем к изучению истории, графических искусств и т. п.

16. Почтовая монополия (регалия).

Выше уже упоминалось, что после упадка древней государственной почты, служившей почти исключительно правительственным целям, в средние века во многих местах появились почтовые учреждения, как частные предприятия. Учреждения эти были, однако, далеко не совершенными и мало обеспеченными. Отсюда явилась

потребность в более строгой организации и правовой дисциплине, которые могло дать только государство. Таким образом, постепенно во всех культурных странах государственная власть брала почтовые сношения в свои руки, подчиняя их своему законодательству и предоставляя им более или менее привилегированное положение. Так, мало-по-малу установилась почти повсюду почтовая правительственная монополия, или регалия, на которой основывается историческое право государства на эксплоатацию почты. Для законодательства на ряду с регалией имеет важное значение и, так называемое, правовое понуждение, в силу которого исключительное право пересылки и доставки отправлений принадлежит правительству, публике же воспрещается пользоваться для этой цели какими либо другими средствами. По отношению к ездовой (пассажирской) почте это запрещение было впоследствии отменено, так как содержание последней требовало от казны слишком крупных расходов.

В большинстве стран начало монопольным правам правительства было положено при установлении первых регулярных правительственных почтовых сообщений. Во Франции госуд. почта установлена при Людовике XI в 1464 году, при чем на ряду с ней продолжала существовать (до 1719 г.) парижская университетская почта, для которой было сделано исключение. Почтовое понуждение для писем введено в 1681 г. В Англии правильная госуд. почта введена была при Карле I (1625—1649) с установлением монополии. В России эти права были обусловлены и точно выражены в первом почтовом договоре, заключенном с Польшей при заключении Андрусовского мирного договора (1667 г., см. часть II). Германское правительство долгое время передавало свои прерогативы своему наследственному концессионеру, дому Турн и Таксисов, дарованными грамотами с 1543 г. В сеть этих почт входили еще: Бельгия, Голландия, Испания и Италия, пока постепенно и там, с установлением твердой государственной власти, все почтовые сношения не перешли в руки правительства: в Испании—в 1716 г., в

Италии—в 1867 г., в Бельгии и Голландии –в конце XVIII стол.

Почтовое понуждение, являясь дополнением регалии, существует в новейшее время в Германии и некоторых других странах только для запечатанных, зашитых или иным способом заделанных писем и политических газет, выходящих более одного раза в неделю, которые за установленную плату пересылаются из мест нахождения почтовых учреждений в другие места с почтовыми учреждениями, внутри страны или за границу. Для газет запрещение частной пересылки не распространяется за известный предел расстояния от места отправления. С 1900 года и местные письма подлежат запрету при наличности почтовых учреждений. Открытые письма, вложенные в заделанные посылки, считают наравне с закрытыми. Разрешается, однако, в посылки, доставляемые не почтою, а иным способом, вкладывать незакрытые письма, счета и другие бумаги, имеющие отношение к содержимому посылки. Подлежащие монополии предметы могут быть пересылаемы за плату и не почтою, если доставка производится особыми посыльными или экипажами и если посыльный отсылается одним только отправителем и не берет с собою никаких предметов от других лиц. Закрытые местные письма могут быть доставляемы посыльными, но не через частные почтовые предприятия. Нарушения постановлений монополии караются законом.

В остальной Европе под понятие монополии подходят теперь только вообще письменные отправления. Из других, подлежащих монополии, предметов можно назвать: в Дании—предметы, имеющие денежную ценность, и ходячую монету, когда они посылаются в закрытых отправлениях; в Швейцарии—закрытые отправления всякого рода весом до 5 клгр.; в Австрии, Венгрии, Дании и Швейцарии—только закрытые письма; в Бельгии, Италии, Нидерландах, Швеции и Швейцарии монополия распространена и на почтовые карточки; в Бельгии газеты должны быть пересылаемы почтою, когда на них имеется адрес получателя; в России—письма, почтовые карточки, бандерольные и денежные отправления.

Почта - преимущественно учреждение, основанное на доверии: ей вверяются правительством и частными лицами наиболее важные и секретные сообщения. Все рассчитывают на верность, надежность почты. Учитывая эту сторону дела, почтовые управления установили законное вознаграждение за утраченные, замедленные или поврежденные почтовые отправления, если порча или замедление не произошли по вине самого отправителя, получателя или вследствие неотразимой силы (force majeure).

В XVII и XVIII столетиях, когда при применении почтовой регалии поднимались частые споры,—колебались законные нормы, устанавливавшие правовое отношение между почтой и публикой, и самые принципы его сильно оспаривались. В этих спорах нередко требовалось юридическое вмешательство, и, таким образом, возникло почтовое право. Заключающимися в нем положениями регулируются все вопросы, касающиеся взаимоотношений между почтой и ее клиентами, железнодорожными управлениями и другими транспортными предприятиями, вопросы по установлению такс, правил, ответственности и др. В Германии первый почтовый закон издан в 1871 г. и впоследствии неоднократно пополнялся. В разное время издавались почтовые законы и в других странах.

Основное значение для почтовой политики имеет финансовая сторона дела. Взгляду на почту, как на источник государственных доходов, давно противопоставляется другое воззрение, исходящее из признания общественного значения почты и выставляющее требование, чтобы почтовые сборы взимались лишь в размере, необходимом для покрытия издержек по содержанию почты. В позднейшее время требование это обосновывается и другими соображениями: почтовые сборы, которые дают излишек дохода над расходом по содержанию почты, из пошлины, как платы за услуги, оказываемые государством, превращаются в налог на средства сообщения. Но финансовая точка зрения находит себе также защитников

среди экономистов, в числе которых Кон (Cohn), например, указывает, что понижение почтовых такс идет главнейшим образом в пользу состоятельных классов населения, именно крупных промышленников и оптовых торговцев и что проистекающее от этого сокращение государственных доходов возмещается налогами, всею силою отражающимися на недостаточных классах. Преувеличивая участие торговли и промышленности в почтовых сношениях, Кон, по мнению его противников, упускает из виду, что усиление почтовых сборов легко может быть переложено промышленниками и торговцами на потребителей; с другой стороны, он не воздает должное той пользе—не сразу, правда, проявляющейся,—которую приносит облегчение почтовых сообщений всем сторонам социальной жизни. Здравая почтовая политика должна стремиться к согласованию обоих воззрений, не упуская из виду возможного в пределах рациональности увеличения почтового дохода; она главною своею задачею должна ставить удовлетворение потребностей страны в почтовых сообщениях, а отчасти итти и впереди этих потребностей, возбуждая их и не останавливаясь при этом даже перед доплатою из других источников государственных доходов. Здесь можно еще отметить, что чрезмерное повышение почтовых сборов неизбежно влечет за собою сокращение почтовых сношений.

Мы видели выше, что деятельность почты не ограничивается областью экономических отношений; не менее ценно и ее социальное значение, как призванной служить целям семейной, общественной и государственной жизни. Почтовые учреждения, рассеянные по всей стране, привлекаются к служению социальным целям, не имеющим непосредственного отношения к прямым задачам почты. Сюда относятся, между прочим, операции по сберегательным кассам, выполнение сложных задач по государственному страхованию рабочих (в Германии) и др.

Приведенные здесь данные относятся ко второй половине и концу XIX столетия.

Состояние почтовых сообщений в первой четверти XX столетия *).

Названия стран.	Площадь в □ километ. в тысяч.	Жителей в миллион.	Число почтовых учреждений.	Почтов. обмен в миллионах.	Штат служащих.	Число учреждений на 1000 кв. км	Число учр. на 10.000 жителей
Абиссиния	1.000	8	4	0,35	112	0,004	0,005
Австрия	84	6,5	10.660	2 207,12	75.524	120	17
Албания	28	1,4	249	49,02	1.389	8 8	2
Аравия	2.700	6	—	—			—
Аргентина	2.981	8,7	3.300	1.137,49	14.519	1,1	4
Афганистан	624	4,5	—	-	—	—	—
Бельгия	30,4	7.7	1.658	881,2	10.374	54	2,1
» Колония Конго	2.406	11,4	49	2,51	129	0,017	0,03
Болгария	105,3	4,7	433	97,56	3.541	4,1	0,9
Боливия	1 331	2,5	293	5,2	977	0,2	1,2
Бразилия	8.361	17	3.642	-	—	0,4	2,2
Великобритания	311,6	42,6	24.620	5.779,9	249.600	80	5
» Колония Индия	4.669	390	19.848	1.072	92.870	47	0,5
» » Канада	3.334	8,7	12.253	753	—	1,3	12
» Капская Кол.	1.125	6,9	2.802	190,8	5 547	2,3	4
» Австралия	7.704	5,4	6.722	712	22 039	0,9	12
Венгрия	93	7,9	6.610	835,2	42.446	71	8,4
Венецуэла	1.020	2,4	309	-	—	0,3	1,3
Гаити, о-ва	29	2,1	88	1.21	284	3	0,4
Гватемала	103	2	423	—	—	4	2

*) Большинство приведенных сведений заимствовано из сведений Международного Почтов. Бюро в Берне и относится преимущественно к 1922—23 г.

Германия	469	60	51.573	8.275,3	248.195	110	0,4
Гондурас	115	0,6	25	1,6	—	0,2	9
Греция	148	5,5	1.342	—	—	9	2,4
Дания	44	3,3	1.713	225,27	8.816	40	5
» Исландия	105	0,095	240	—	—	2	2,6
Египет	906,5	12.6	2.067	88,3	3.173	2	1,6
Испания	843	21,7	7.135	460,7	19.682	8	3,3
Италия	311	38,8	11.363	1.735,2	50.283	37	3
Китай	11.139	437,2	31.275	400	—	2,8	0,7
Колумбия	1.206	5,8	843	5,8	—	0,7	1,4
Коста-Рика	59,6	0,46	301	3,9	—	5	6
Куба	166	2,9	658	62,8	—	2	2,2
Латвия	63,8	2,5	126	—	—	2	0,5
Либерия	103,6	2	—	—	—	—	—
Литва	50	2,3	167	29,8	—	3	0,7
Люксембург	2,6	0,26	138	14,4	389	62	5
Марокко	598	6	—	—	—	—	—
Мексика	1.985	15,5	2.911	195,6	9.322	1,4	1,5
Нидерланды	34,2	6,8	1 537	653,9	10.954	45	2,2
» Индия	1.897	49,3	1.717	64,9	4.447	0,8	2
Никарагуа	324	2,6	151	—	—	0,4	0,6
Норвегия	324	2,6	3.652	132,4	6 621	11	14
Панама	86	0,40	96	3,0	—	1	2 6
Парагвай	253	1	385	5	—	1,5	3,8
Персия	1.645	9,5	158	4,5	—	0,9	0,1
Перу	1.834	5,6	774	33,3	2.954	0,4	1,4
Польша	358	26,9	2.542	—	—	7	0,9
Португалия	92	6	4.266	124.7	8.509	46	7
Румыния	296	16,2	3 087	203,8	9.968	10	2
С-Доминго	49	0,9	32	5,9	—	0,6	0,3
С.-Сальвадор	34	1,5	113	3,2	242	3,3	0,8

С.С.С.Р. Институт Марксизма-Ленинизма

Названия стран.	Площадь в □ километрах в тысяч.	Жителей в миллион.	Число почтов. учреждений.	Почтов. обмен в миллионах.	Штат служащих.	Число учреждений на 1000 кв. клм	Число учр. на 10.000 жителей.
Сиам	600	9,1	179	7	496	0,3	0,2
С. Штаты Ам.	7.703	115,7	59.930	1.091,7	277.457	8	6
Турция	707	14,3	850	73,5	6.612	1	0,6
Уругвай	187	1,5	995	116,2	1.938	5	6
Финляндия	387	3,4	2.525	187	—	7	7
Франция	561	39,2	15 391	3.960.6	110.468	27,4	4
» Колония	—	—	2.008	215,4	7.480	35	3,6
Чехо-Словакия	140,5	13,6	4.979	—	—	—	—
Чили	751	3,8	1.036	91,4	2.573	1,4	3
Швейцария	41	3,9	4.386	584 2	18.788	107	11
Швеция	448	5,9	4.187	688,3	1.168	9	7
Эквадор	300	2	225	5,5	—	0,7	1
Эстония	44	1,2	209	35,9	—	5	2
Юго-Славия	246	12,5	—	—	—	—	—
Япония	386	56	7.983	1.915,7	72 800	20	1,4
СССР	20.911	131,546	10 580	669,7	76.000	0,5	0,8
СССР в 24/25 г.	21.210	139.754	25.775*)	1.825,2	76.268	1,2	1,8

На одного жителя приходится почт. отправлений в год:

Соед. Шт. Америки . 144	Австралия 111	Финляндия 50
Германия 138	Бельгия 110	Италия 45
Великобритания . . 132	Франция 101	Эстония 27
Нов. Зеландия . . . 127	Голландия 93	СССР 5
Швейцария 114	Дания 69	СССР в 24/25 г. . . 6,5

*) Со включением института сельских письмоносцев, число которых к 1 октября 25 г. достигло 6.938 чел.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ
ЖУРНАЛ НАРКОМПОЧТЕЛЯ

„ЖИЗНЬ и ТЕХНИКА СВЯЗИ".

Организация, техника и эксплоатация всех видов связи: почты. телеграфа, телефона, радио.

Программа журнала: Политика ведомства.—Очередные задачи аппарата связи и его работников.—Работа почты, телеграфа, телефона, радио в обзорах, очерках, цифрах, иллюстрациях. — Организация и работа аппарата связи за границей. — Обмен мнений работников связи по злободневным вопросам производства и рабочего быта.—Хроника почты, телеграфа, телефона, радио у нас и за границей. — Обзор современной литературы, нашей и зарубежной, по всем видам связи. — Консультация специалистов по всем вопросам, возникающим в процессе работы.—**Техника связи** в оригинальных и переводных статьях по теории и практике телеграфа, телефона, радио.—Устройство и действие различной аппаратуры. — Воздушные и кабельные линии. — Антенное устройство радиостанций.—Телефонирование на большие расстояния по проводам и радио. — Питание телеграфных и телефонных цепей и проч. — Новейшие достижения и усовершенствования.

Помимо статейного материала, журнал в 1926 г. дает подписчикам, в виде отдельных приложений, две серии книг под названием: Библиотека журнала „Жизнь и Техника Связи" (см. на обороте).

„Библиотека журнала Жизнь и Техника Связи"

Первая серия: I. Очерки по истории мировой почты в двух частях.—М. Шедлинг. II. Почтовая и электрическая связь в разных странах мира. III. Управление п.-т. предприятиями.—Р. Зонненбург. IV. Газетное дело на почте.

Вторая серия: I. Практическое руководство по уходу за телеграфными аппаратами. В двух частях. Составлено старшим механиком А. И. Цыгикало под редакцией инж. Н. П. Лапина. II. Устройство и эксплоатация сельских телефонных сетей.—Сост. инж. Харченко под редакцией инж. Н. В. Новикова. III. Устройство кабельных сооружений на местных телефонных сетях. Сост. инж. Афанасьев, под ред. инж. Н. В. Новикова. IV. Приемные радиостанции, их постройка, оборудование и обслуживание. V. Широковещательные радиостанции.

Приложения выходят ежемесячно, одновременно с журналом.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1926 год.

1. Для работников связи по индивидуальной и коллективной подписке:

	На год.	На ½ г.	На 3 мес.	На 1 м.
На журнал «ЖиТС» . .	4 р. 50 к.	2 р. 25 к.	1 р. 25 к.	50 к.
На журнал с приложением одной серии . .	6 » — »	3 » — »	—	—
На журнал с двумя сер.	7 » — »	3 » 50 »	—	—

2. Для учреждений и остальных подписчиков:

	На год.	На ½ г.	На 3 мес.	На 1 м.
На журнал «ЖиТС» . .	6 р. 50 к.	3 р. 25 к.	1 р. 75 к.	65 к.
На журнал с приложением одной серии . .	8 » 50 »	4 » 25 »	—	—
На журнал с двумя сер.	10 » — »	5 » — »	—	—

При годовой подписке работникам п.-т. ведомства предоставляется рассрочка:

	При подписке	К 1-му марта	К 1-му мая	К 1-му июля	К 1-му сент.
На журнал	1 р. 25 к.	1 р. 25 к.	1 р. — к.	1 р. — к.	—
На журн. и одну серию	1 » 50 »	1 » 25 »	1 » 25 »	1 » — »	1 р.
На журн. с двумя сер.	1 » 75 »	1 » 50 »	1 » 50 »	1 » 25 »	1 »

При подписке необходимо указывать, какую именно серию (первую или вторую) желает получить подписчик.

Принимается подписка на приложения по цене 2 р. за каждую серию. Подписка на отдельн. книги приложений не принимается.

В розничной продаже цена их будет значительно дороже.

Подписную плату на 1926 г., как равно и всякую корреспонденцию для журнала, следует направлять исключительно по адресу:

Москва, Варварка, 7, редакция журнала „Жизнь и Техника Связи". Тел. 4-24-46.

Письменная корреспонденция, адресуемая в Редакцию, подлежит бесплатной пересылке.